Caja Nº 10
Carpeta
04

Comisión

Malvinas

"Vayanse bastardos"

Autores: Paul Eddy
Magnun Linklater
Peter Gillman

Revista: "Der Spiegel"
Nº 42 a 45
Oct y Nov 82

"¡Vayanse bastardos!"

La absurda guerra por las Islas Malvinas.

- Autores: Paul Eddy
Magnus Linklater
Peter Gillman

- Publicación: Revistas "Der Spiegel"
Nº 42 a 45 Oct y Nov 82

01



revista "DER SPIEGEL" Nº 42 del 18/10/82 Pàginas 206 a 225
Titulo: " LARGUENSE BASTARDOS"

Isla Soledad, 2 de abril de 1982: El Ejèrcito Britànico que se enfrentarà en corto plazo a los invasores argentinos, tomò posiciones en las alturas pròximas a la Bahia de York. Sus efectivos: dos hombres. Esa desagradable misiòn les fue encomendada a los Infantes de Marina Roderick Wilcox y Leslie Milne, ambos buenos conductores de moto, ùnicos vehìculos disponibles y capaces de moverse entre las dunas, ùnica protecciòn que tenìan. Bajo ellos se extiende la playa - nombrada en còdigo "Purple" - en la que se espera para el amanecer la primera ola de desembarco de argentinos. Sobre la arena se habìan colocado algunas alambradas para defender, aunque muy deficiente, un pequeño sector. La pròxima playa, en las cercanìas de York Point - Orange en còdigo - estaba completamente indefensa.

Wilcox y Milne, tenìan orden de "romper las narices" a los argentinos. Para ello segùn Milne, contaban con una ametralladora y 1600 balas. Wilcox asegura que eran tan sòlo 800. Esto era igual, ya que no disponìan de un cañòn de repuesto; como màximo 500 tiros y el arma se calentarìa tanto que quedarìa inutilizable.

En dicho caso, tendrìan que "replegarse". La expresiòn "retirada", no existe en el vocabulario de los "marines". El plan de operaciones, preveìa que se trasladaran con sus motos a una pequeña bahìa donde anteriormente deberìan haber ocultado un kajak. Pero de los dos kajaks que tenìan para escoger, uno hacia agua, el otro no tenìa timòn. Por eso Wilcox y Milne, optaron por fiarse de la suerte y de sus motos. Milne recuerda que "tenìa los calzoncillos llenos". "Yo no veìa como podrìamos salir vivos de allì". Wilcox añade: "Nosotros ya nos habìamos hecho a la idea de que tenìamos que morir".

No estaban solos con ese pensamiento. El Comandante Mike Norman que mandaba la guarniciòn de las Malvinas - denominaciòn oficial: Puesto Naval 8901 - se habìa hecho cargo de su puesto 20 horas antes. Ordenò a sus hombres luchar hasta que se solucionara la situaciòn diplomàticamente o hasta que fueran derrotados. Eso significaba con toda posibilidad la muerte. Sus 68 Infantes de Marina se enfrentarìan al enemigo en relaciòn de 20:1, en fuerza combativa era irremediablemente inferiores.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

02

Si efectivamente se realizara la invasiòn, habrìan fracasado todas las gestiones diplomàticas para neutralizar el conflicto. Norman se asombrò al ver con que serenidad le escucharon sus hombres.
Tambièn le sorprendìo su propia reacciòn. Al pensar que podrìan morir muy pronto, comprobò que ello apenas excitaba.

El cabo Stefan York atribuye la elevada moral de los "Marines" a la "impresionante actitud" de Norman en la entrevista final, hacia media noche en el cuartel Moody Brook. Al finalizar, cada uno se armò cuanto le fue posible. Wilcox aun tiene en su mente la ùltima exhortaciòn de Norman: "Pensad que vosotros no luchais por las Falkland, sino por vosotros mismos." Pero cuando los "Marines", se encontraban en la oscuridad, en estado de alerta, en las afueras de Port Standley, comenzò a desmoronarse su optimismo. Londres habìa dado muy tarde la alarma. Ya no habìa tiempo para inutilizar el aeropuerto de Port Stanley, pues se precisarìa para ello como mìnimo una semana.

Ya no habìa tiempo para estacionar morteros (el ùnico que poseìan los "Marines" estaba inutilizado); no habìa tiempo, para colocar minas; no habìa tiempo, para obstaculizar los accesos al puerto; no habìa tiempo para armar a los voluntarios de las milicias para emplearlos como francotiradores. Ya no habìa tiempo para interrogar a los aproximadamente 30 argentinos residentes en Port Stanley, que posiblemente tuvieran conocimiento del plan de la invasiòn. En todo caso, uno podrìa calcular cuàndo y dònde comenzarìa y segùn tèrminos militares "tomar las medidas oportunas".

El lugar màs propio para efectuar el desembarco era la playa "Purple Beach" por estar libre de rocas y el agua sin algas, tan corrientes en las costas de las Malvinas.

El caso es que Norman habrìa elegido este punto si èl fuera el invasor y la segunda ola la mandarìa con helicòpteros al aeropuerto inmediatamente detras de Purple Beach. Asì pues el Cabo Figgi Duff y sus cinco "Marines" se sitùan junto al hangar, a fin de poder recibir con fuego de fusil a los helicòpteros enemigos. Diversos Comandantes anteriores a Norman habìan pedido morteros de 81 mm. para un caso de emergencia, pero nunca los recibieron.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

03

Igual que Milcox y Milne, también Duff y sus hombres, recibieron orden de "desplegarse" hasta Port Stanley. A lo largo de esta ruta se encontaban cuatro grupos más, de seis hombres cada uno, que cubrirían su retirada. A continuación uno tras otro abandonaría sus posiciones hasta el edificio del Gobernador, donde se daría la última batalla.
El plan no era apropiado, puesto que los argentinos no tenían previsto atacar Purple Beach ni tampoco el aeropuerto. Lo que se era inevitable es que antes del anochecer, la bandera argentina ondearía sobre las Malvinas. La única duda era cuantos hombres perderían su vida en las islas.

Como último bastión, la casa del Gobernador dejaba mucho que desear. El lado norte, con vista a pequeños jardines, en la calle que conduce al puerto después, había un invernadero de cristal que ocupaba toda la longitud de la casa. La galería que ofrecía en realidad un magnífico panorama no ofrecía protección alguna. En todo el edificio sólo existía una habitación que ofrecía cierta seguridad, la antesala del despacho del Gobernador. El parque adyacente tampoco ofrecía ninguna defensa.

Por otra parte, los atacantes contaban con un terreno óptimo para desarrollar un ataque. Solamente pensar que existiera la posibilidad de defender tal edificio resultaba irrisorio según el Gobernador, pero por otra parte era desde el punto de vista político el único lugar, por ser la sede de la Administración. O sea que los "Marines" y con ellos el Gobernador, Su Excelencia Rex Hunt, estaban obligados a ofrendar sus vidas por la residencia del Gobierno.

Hunt tenía pensado ir al combate con su escopeta de caza, pero al buscar tal arma, pudo comprobar que su chofer y mayordomo Don Bonner, ya la había requerido. Bonner había tomado posición en el garage que Mr. Hunt utilizaba para guardar sus utensillos de pesca y de golf.

Desde la ventana, podía observar la bandera izada. La Union Jack, no había sido arriada, según costumbre a la caída del sol, y Bonner juraba que "se cargaría al primer bastardo argentino que intentara acercarse al mástil". Hunt tuvo que conformarse con una pistola de 9 mm. que le prestaron los "Marines". Pasó casi toda la noche aprendiendo a cargarla y descargarla pero no logró dominar tales actos.

Hunt recibió también una escolta. Desde el momento que comenzara la invasión el Infante de Marina, Hugh Dorey no se separaría de su lado.

..../4

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

04

Cuando Dick Baker, secretario de la oficina de Administraciòn de las Islas, llego poco antes de la medianoche a la Residencia del Gobernador, se encontrò al Gobernador y a su esposa cenando. Baker sufriò una gran decepciòn. "Mi respetable Jefe, està còmodamente sentado e intenta digerir algunos bocados. Estaba completamente silencioso, terriblemente deprimido".

Baker se considerò como un intruso y rechazò la invitaciòn de Hunt, de comer o beber algo. No habìa leìdo todos los telegramas de Londres, pero tenìa la certeza que las ùltimas partes significaban: "Mira como te las arreglas tu solo, compañero!" Baker se daba cuenta, cuanto esto sobrepesaba en Hunt. "La verdad era que solamente en èl recaìa toda la responsabilidad".

A las 0330 horas, Hunt recibe la noticia de que el Presidente norteamericano Reagan, habìa telefoneado personalmente al General Galtieri, intentando que desistiera de llevar a cabo la invasiòn, pero no habìa tenido èxito.

Hunt informò a Baker que un dìa antes Norman quiso internar a todos los civiles argentinos en Stanley, principalmente a 17 jòvenes muscolosos que habìa llegado hacìa pocos dìas desde el continente segùn decìan, para montar algunos tanques de petròleo adicionales. De acuerdo con un convenio de 1974, Argentina proveìa a las Malvinas de todo tipo de combustible excepto Diesel.

Norman tenìa la sospecha que esos hombres estaban relacionados con la futura invasiòn, por lo menos que tenìa conocimiento de ella, e incluso que hubieran venido para secuestrar al Gobernador. Londres aconsejò a Hunt no molestarlos ni mucho menos detenerlos "hasta el ùltimo minuto", para no dar motivo a la Argentina de tomar represalias; ahora habìa llegado el "ùltimo minuto", y Hunt comunicò a Baker que los detuviera - junto con unos marineros - que el buque de guerra "Endurance" habìa desembarcado antes de partir para Georgias del Sur.

Al mismo tiempo que los "Marines" llamaban a la puerta del hotel "Upland Goose", donde se alojaban los trabajadores "especializados" proclamaba Hunt por la radio el estado de alarma, lo que justificarìa el internamiento de los argentinos. Al final dijo: "Quièn abandono su hogar, serà detenido. Los Royal Marines y las Milicias de las Falkland, poseen un gran espìritu combativo. Me encuentro orgulloso de tenerles a mi mando".

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

05

Hasta ese momento solo un reducido nùmero de habitantes, tenìa una pequeña nociòn del peligro que se aproximaba. Hunt, que hacìa dìas habìa sido informado por Londres de que la invasiòn era inminente, ni siquiera lo habìa comentado con su esposa.

Asi es que Mavis Hunt, el dìa antes de la invasiòn fue como siempre de compras, para ella casi un rito; Don Bonner, el chofer de su esposo la llevaba en el auto oficial, un taxi londinense de color marròn, al supermercado; allì va ella de estante en estante y el chofer detràs con una cesta.

Al regreso de las compras oyo que alguien hablaba en el salòn. Por curiosidad abriò la puerta. "Perdona querida, estamos muy ocupados", dijo su esposo, que se encontraba reunido con unos doce hombres. El Gobernador Hunt, habìa convocado a sus funcionarios para informarles de una mala noticia. Recientemente, habìa recibido un parte de Londres, verdaderàmente demoledor. Mensajes radiofònicos capturados afirmaban que los argentinos tenìan informaciones exactas sobre los "Marines" estacionados en las Malvinas; sabìan cuantos eran, cuando y donde dormirìan y como estaba organizado su ritmo diario. Hunt sabìa lo que habìa que hacer. En primer lugar habìa que evitar que cayera en manos enemigas nada que pudiera ser de importancia. Brian Wells - oficialmente encargado del archivo, en realidad la persona de contacto con el Ministerio del Exterior en Londres - abandonò inmediatamente la reuniòn para acto seguido comenzar a destruir todos los documentos secretos. Su esposa Christine, secretaria de Hunt, se encargò de quemar en la chimenea cuanto papel le daba su esposo, tarea a la que no daba a basto.

Wells pidiò ayuda al Gobernador, que enviara cuatro hombres de los desembarcados del "Endurance", quienes momentos màs tarde comenzaron su misiòn. Uno ayudaba a Mrs. Wells, otros dos quemaban màs papeles en un tonel vacio y el cuarto destruìa la màquina de cifrar.

El fuego del tonel despertaba a Mrs. Hunt recuerdos de los ùltimos y tràgicos dìas en Vietnam. Le vino a la mente la escena que izo su marido - entonces, en 1975, funcionario de la Embajada en Saigòn - cuando intentò convencerla de abandonar la ciudad ya cercada por los vietnamitas del norte. Esta vez, tenìa la seguridad de no insistir permanecer a su lado. Preferìa pasar la noche en casa de Dick Baker, el secretario de la Administraciòn; asì su esposo, en el edificio gubernamental, no tendrìa que preocuparse por ella.

Exactamente a las 2015 horas, Mike Smallwood, locutor de Radio Falkland se dirige con una frase falta de respeto a sus oyentes: "Paisanos, abrid bien vuestros oìdos para escuchar al Gobernador!". Hunt, "Buenas Tardes. Tengo algo muy importante que comunicarles sobre el estado actual de la posiciòn de los gobiernos britànico y argentino, en relaciòn con la discrepancia sobre las Falklands.

....../6

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

06

Hemos pedido al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que actùe inmediatamente ya que la paz mundial està en peligro. No se si hoy se reunirà el Consejo. Nuestro representante tiene instrucciones para exponer los siguientes puntos:

1. La negativa argentina de tratar sobre la estancia ilegal de argentinos en Gerogias del Sur.
2. La cada dìa, màs amenazadora actitud de las Fuerzas Armadas argentinas que prevee un ataque a las Islas.

En estas circunstancias, nos vemos obligados a tomar ciertas medidas de seguridad: He colocado a los "Royal Marines" en estado de alarma y ruego ahora a todos los miembros de la Milicia, se presenten en la Sals de Instrucciòn tan ràpido como sea posible. Seran destacados esta noche en puestos de observaciòn de suma importancia, en la periferìa de la ciudad. Los colegios permaneceràn mañana cerrados. La estaciòn de radio mantendrà su programaciòn hasta nueva orden.

Si el Consejo de Seguridad no logra de los argentinos que estos desistan de su actitud amenazadora y no està asegurada la paz, me vere obligado a declarar al amanecer el estado de excepciòn. Nada màs, de recibir nuevas noticias, me dirigirè nuevamente a ustedes.

Hasta entonces, les ruego permanezcan tranquilos y no salgan a la calle. En especial les pido no utilicen la calle del aeropuerto. Por favor, nada de manifestaciones y sobre todo no destruyan ninguna propiedad de los argentinos. Esto serìa para ellos una disculpa màs para amenazarnos con la invasiòn.

No tomen la justicia por sus manos. Queremos demostrar a nuestros visitantes, que somos ciudadanos responsables, que respetamos la Ley y amamos la Paz".

Tras una pausa muy significativa, el jefe de la emisora, Patrick Watts, dijo que la situaciòn era muy seria y por ello la emisora transmitirìa durante toda la noche.

No habìa pasado mucho tiempo cuando Hunt, se dirige de nuevo a los habitantes de las islas para darles a conocer las ùltimas noticias. Les informa que las fuerzas invasoras argentinas, se componen de un portaaviones, cuatro destructores y cuatro buques de desembarco.

Declara que: "no obstante nos enfrentaremos a esos intrusos en nuestra colonia"

Entonces comienzan a almacenarse productos alimenticios para casos de necesidad, se bloquea la pista del aeropuerto de Stanley, se arma a los mèdicos del hospital...

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

07

Los cuatro periodistan que se hallan en Stanley, estaban en busca de novedades. Watts se ofreciò para trasladarse en su auto a la casa del Director de la Compañia Aèrea LADE. Allì se encuentran con los Directores Roberto Gamen y Hector Gilobert, que hacìa dos dìas, habìan regresado inesperadamente de Argentina. Ambos aseguraron que no tenìan la màs mìnima nociòn de una futura invasiòn argentina, lo que los periodistas no creyeron.
De regreso al hotel conectaron la emisora argentina de Radio Nacional, donde una voz llena de euforia anunciaba que: "al amanecer las Malvinas seràn argentinas!".
Minutos despuès de medianoche, Radio Falkland da las ùltimas noticias de la BBC World Service. El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas habìa advertido a Gran Bretaña y a Argentina de no emplear la violencia. A continuaciòn Hunt informa que la Flota Argentina no habìa variado su curso. Despuès, mùsica. Se oye la melodìa "Que verde es mi valle".
Nuevamente la voz de Hunt en la radio. "Se han oìdo unas denotaciones pero no sabemos lo que ocurre. Hemos descubierto un Portaaviones y un Destructor....El primer buque parece que pretende alcanzar el puerto...Desde el edificio del Gobierno, intentamos tenerles al tanto de los acontecimientos" Desde allí ya se distinguìa la inconfundible silueta del Portaaviones , buque insignia de la Flota Argentina, el "25 De Mayo". Unos minutos despuès comunicaba que un buuqe al parecer de desembarcò, se aproximaba a York Point.
En contra de lo esperado el buque no toma rumbo hacia Purple Beach, sino continùa recto en direcciòn al estrecho y entrada a Port Stanley. Allì, en Navy Point, en una lengua de tierra que se adentra en el mar, estàn destacados el Cabo York y su grupo, armados con cañones antitanques, el arma màs pesada que poseen los "marines".
Los hombres tienen sus cañones listos para hacer fuego. En la bruma del amanecer el Cabo York no distinguìa apenas la silueta del buque y mucho menos podìa localizar con exactitud su posiciòn. Disparò al aire una bengala y entonces pudo comprobar que el misterioso buque de desembarco era en realidad el "Forrest". Alto!....No hagan fuego! pudo decir en el ùltimo momento.
En la casa de Gobierno, Hunt conectò nuevamente con la emisora para comunicar a los radioyentes que la flota invasora argentina ya estaba a la vista y que no tardarìa mucho tiempo en comenzar el desembarco.

Norman, no habìa oìdo mal. Ciertamente habìan tomado tierra a las 0430 horas de la mañana, unos helicòpteros con tropas invasoras, en Mullet Creek. Los primeros invasores pertenecìa a la Agrupaciòn de Buzos Tàcticos, unidad similar al "British

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

08

Special Boat Squadron", y eran en total 120 hombres.
En uniformes camuflados de negro, los argentinos se habìan deslizado hacia el norte, dieron una vuelta, separàndose de los centinelas y del Infante de Marina Berry, y se partieron en dos grupos. Uno avanzò hacia el Este para observar la casa del Gobernador. El otro grupo, màs poderoso, avanzò en direcciòn Oeste, hacia el cuartel "Moody Brook", donde a las 0608 horas se lanzaron a un mortal ataque.
Despuès, cuando todo habìa pasado, el Gobierno argentino afirmaba con certeza como sus soldados se preocuparon de no hacer correr sangre durante la invasiòn.
Aunque generalmente fue asì en la mayorìa de las operaciones, el caso de Moody Brook, demuestra que no fue intencionado. Los "Buzos Tàcticos" se lanzaron al asalto del cuartel sin aviso previo, para "limpiar" tal lugar, un objetivo sin ninguna importancia. Lon comandos penetraron en el edificio al mismo tiempo y por todas las entradas, arrojando en cada cuarto una granada de fòsforo haciendo fuego a discreciòn con sus metralletas. Fue una verdadera casualidad que Norman y Noott, resultaran ilesos; se habìan decidido antes del ataque a abandonar el cuartel.
Los tiros y las explosiones se oìan a varios kilòmetros de distancia. Norman aùn continuaba en su posiciòn en Lookout Rock. Se diò perfectamente cuenta de que los argentinos al desembarcar, habìan rodeado hacia el sur las lìneas defensivas, pudièndo aproximarse sin obstàculos hasta el edificio de Gobierno. Ordenò a sus unidades del aeropuerto y de Hookers Point abandonar las posiciones y dirigirse a la casa de la Administraciòn y èl hizo lo mismo.
Lo mismo hizo el secretario Baker con sus marinos, pero èstos aùn no habìan finalizado las detenciones de los "especialistas" argentinos, que aunque obedecieron sumisamente alargaban la acciòn cuanto podìan.
El edificio del Gobernador ya se encontraba bajo el fuego de los argentinos. Desde la parte trasera de la casa fuego de ametralladoras que se estrellaba contra la pared de la residencia, en el interior, las cañerìas rotas por los disparos dejaban escapar el agua que bajaba hacia la cocina. En el garage, todos en el suelo, intentaban ponerse a cubierto. Brian Wells se arrastrò hasta Hunt que se habìa refugiado bajo la mesa.
El Gobernador tenìa su pistola en la mano, decidido a disparar contra el primero que entrara en el cuarto y èl se decìa a si mismo: "Al Diablo!...ojalà que no sea uno de los nuestro el que entre por esa puerta y al final, yo mate al falso."
Hunt recuerda como bajo la mesa pensaba tranquilamente en su destino. "Realmente he vivido bien, dentro de poco tiempo ya no necesitarè preocuparme de los hijos y de mi mujer Mavis serà màs feliz cuando dejemos de andar de un extremo a otro de este maldito mundo. Lo que ella desea es regresar a su casa en Sunningdale y atender el jardìn".

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

09

Los combates continuaban, Hunt tomò el telèfono y se comunicò de nuevo con la emisora de radio. Baker, que yacìa a su lado en el suelo, pensaba: "Que situaciòn màs loca!... El aire cada vez huele màs a pòlvora y este tipo bajo la mesa charla tranquilamente con la telefonista como si estuviera normalmente en su escritorio".

En Purple Beach observaban Wilcox y Milne con cierto malestar, como se acercaba lentamente hacia ellos un buque inmenso. "algo asì como una barca con màstiles negros". También el Cabo York y sus hombres lo veìan desde Navy Point.

El barco no hizo alto ante Purple Beach, como creìa el plan de defensa, sino que continuò lentamente paralelo a la costa hasta York Point. Wilcox y Milne oyeron como pararon los motores y pensaron -con razòn - que los argentinos desembarcarìan en Orange Beach, en la playa, que estaba completamente indefensa. En ese caso Wilcox y Milne se hallarìan cercados por lo que decidieron "desplegarse" inmediatamente.

En sus motos, se dirigieron al aeropuerto, que se hallaba abandonado puesto que Duff y sus hombres tuvieron que "desplazarse" abrièndose camino a tiros hasta el edificio del Gobernador, continuando por la carretera hasta Stanley. No encontraron un alma hasta llegar a la ciudad. En la calle principal, ante la oficina de correos un Landrower y dos grupos de "marines" obstruìan el camino.

Wilcox y Milne abandonan sus ametralladoras y se agregan al grupo del Cabo David Carrs a fin de unidos romper el cerco enemigo.

Al aproximarse a la casa del Gobernador oyeron voces y se escondieron en en huerto. Desde allì pudieron oir como alguien gritaba en inglès: "Mister Hunt, usted es un hombre sensato. Estàn cercados. No tienen escape. Entrèguense y salgan con las manos en alto!."

La respuesta llegò segundos màs tarde: "Làrguense, malditos bastardos españoles!." y a continuaciòn una prolongada ràfaga de ametralladora.

Bajo la mesa de su escritorio Mr. Hunt, telefoneaba sin cesar con diversos habitantes de las islas, para darse una idea del desarrollo de los acontecimientos. A las 0710 horas està nuevamente en contacto con la emisora y transmite la decadente noticia de que los argentinos refuerzan sus posiciones ante el edificio con vehìculos orugas blindados, armados con un cañon de 30 mm..

El primero en anunciar tales vehìculos fue el Infante de Marina Berry, que continuaba en su puesto de escucha en Sapper Hill. El viò como desembarcaron en la playa "Orange" y contò hasta 18 unidades. Cuando se pusieron en movimiento en direcciòn a Stanley, viò Berry asimismo como aterrizaban helicòpteros en el aeropuerto, de los que salìan nuevas olas de soldados.

........../10

Nº ....

Letra ....

Saltaba a la vista que la lucha era ahora tan desigual, que los ingleses no podría mantenerse por mucho tiempo. En la oficina de correos, la unidad del Cabo Carrs reforzada con Wilcox y Milne, son informados del avance de los blindados. Se hizo ver a los hombres que estaban perdidos que podían huir hacia los montes a través de Puerto Stanley.

Ellos observaron que el "Forrest" continuaba amarrado al muelle y Jack Sollis deslizó un bote de goma - quizá era esta la única posibilidad - . Acordaron tomar el bote, pues ya se oía llegar al primer tanque. Juntos corrieron hacia el muelle, saltaron a la cubierta del "Forrest", se dejan caer sobre el bote y comprueban que el motor no arranca. El Infante de Marina Bennet, tira del cable de arranque como un loco, pero todo es en vano, el motor no arranca.

Un helicóptero aparece directamente sobre ellos y Wilcox da gracias a Dios por el defectuoso motor, pues si hubiese funcionado, los habría ametrallado sin posibilidad de poder defenderse. El Cabo Carr ordena a su gente que suban a bordo del "Forrest". Los "marines" desaparecen bajo cubierta y esperan a ver como continúan los acontecimientos.

Entretanto el Cabo York en Navy Point, ha llegado a la conclusión de que es hora para su grupo desaparecer. Tenía pensado esperar a la caída de la tarde, pero al observar el desembarco de los argentinos en Orange Beach y ver lo que ocurría en el aeropuerto, comprobó que no podía perder más tiempo. Sus soldados transformaron sus armas en traidoras minas, acoplando a los cañones de sus fusiles granadas de mano ya libres de seguro.

York pasa parte al edificio del Gobernador: "Estamos pescando", una alusión a un chiste que Norman, cuando aún estaban en Inglaterra, utilizó como respuesta a la pregunta de un jóven "marine" de que harían si los argentinos atacasen. "Sencillamente nos iremos a pescar", contestó Norman muy serio.

Hunt, se deja oir de nuevo por la radio y reconoce que los británicos ante los cañones de 30 mm. no tienen probabilidad alguna de éxito. Por ello, está dispuesto a negociar con el enemigo, "pero no me entregaré a esos malditos argies".

La situación era desfavorable para los ingleses. Norman había aclarado al Gobernador que los argentinos podían retirarse fuera del alcance de las balas británicas con toda tranquilidad, pero ellos siempre quedarían bajo el efecto de los cañones argentinos. Claramente, Norman era partidario de la rendición, aunque habría preferido arriesgarse a intentar romper las líneas enemigas y llegar al "Lager", llevándose con él al Gobernador, pero la posibilidad de llevar a cabo tal operación, era en esos momentos nula.

............/11

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

11

Hunt, tomò la deciciòn de tratar con el enemigo por mediaciòn de un parlamentario adecuado. La persona màs adecuada para esta misiòn era el Vicecomodoro Hector Gilobert, residente en las Malvinas desde hacìa dos años y "manager" de la Compañia de Aviaciòn LADE, una empresa civil-militar dependiente de la Fuerza Aèrea Argentina. Por suerte era Gilobert uno de los argentinos que no habìa podido ser detenido por los hombres de Baker.

Gilobert fue localizado. Hunt recuerda: "Estaba totalmente confundido. Gemìa. Se avergonzaba de tal forma, que no podìa articular una palabra. Decìa; "Tenga usted la seguridad Excelencia, que yo no querìa esto, no, no lo querìa". Fue tranquilizàndose. "Excelencia, tenga la certeza de que yo no tenìa la màs mìnima idea. Yo no sabìa nada" Hunt, responde: " No me venga con historias Héctor. Usted tenìa que estar informado. Vaya a ver a su Comandante en Jefe y dìgale que deseo tratar con èl. Llàmeme urgentemente para que - como espero - sepa que acepta hacer de intermediario."

Consciente de si mismo o no, el caso es que Gilobert decidiò presentarse al Gobernador Militar Argentino, tras recibir de Hunt la promesa que los "marines" no dispararìan. A fin de que los argentinos actuaran de forma anàloga, Hunt gritò hacia las alturas en que se pertrechaban: "Va a venir el Vicecomodoro, no disparen!."

Posiblemente los argentinos no le comprendieron pues cuando diez minutos màs tarde apareciò Gilobert en direcciòn a la entrada principal abrieron fuego sus compatriotas contra el, que a saltos y terriblemente pàlido logrò llegar a la puerta principal tras la que quedò protegido.

Una vez que se hubo tranquilizado algo, se ofrece Baker para acompañarle hasta las lìneas argentinas lo que tras unos momentos acepta. Bajo el amparo de una bandera blanca, se ponen ambos en camino hacia las posiciones del enemigo en direcciòn a Stanley.

Aùn continùan disparando pero Baker decide no hacer caso continuando su marcha.

A la altura de la Comisarìa de Policìa, fueron detenidos por dos agentes. "Què demonios buscan aqui?". Baker les pone en conocimiento de su misiòn a lo que los policias les contestan que estàn locos. Posiblemente tengan razòn ya que los argentinos continùan disparando contra todo lo que se mueve. El fuego venìa ahora de la zona del edificio del Gobierno.

"Ojalà no sea ya tarde -pensaba para si Baker- esos tipos de mierda son capaces de destruir la sede del Gobernador con todos dentro".

Tomò la decisiòn de colocarse visiblemente en el centro de la calle. Algùn argentino lo verìa.

No ocurriò nada, asì que Baker decidiò llamar a Patrick Watts en la emisora de radio. Desde allì a través de la emisora podrìa localizar a algùn argentino de rango superior.

............./12

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

12

Pasó una eternidad hasta que aparecieron por detrás del hotel tres hombres en uniforme. A Baker le hicieron recordar los tipos que se ven en las películas norteamericanas. Uno de tales tipos era el Almirante Carlos Busser, segundo Jefe de las fuerzas invasoras. Busser saludó gentilmente a Gilobert y aprobó la opinión de Baker de ir juntos a visitar el gobernador.
Mientras avanzan calle adelante, aparecian soldados sobre las alturas próximas a la casa y gritaban algo así como "Ciqui-na, ciquina!" pero pronto se dió Baker cuenta que lo qu gritaban era AR GEN TI NA ! .... AR GEN TI NA !
Busser fué conducido al despacho del Gobernador y extendió su mano hacia Hunt, pero éste la ignoró, diciendo: " De ninguna manera !. Yo no puedo extrechar la mano de un hombre que viene a ocupar mi territorio". El Gobernador pide a Busser que abandone junto con sus fuerzas inmediatamente las Islas. Caso de no aceptar, pide Hunt un alto el fuego para poder atender a los heridos, pero ya de esta menera no sería posible tratar de un armisticio honrroso para ambas partes.
Busser apela a la sensatez de Hunt. Los argentino han venido para recuperar lo que es nuestro. A parte de ello nuestra fuerza es tan superior, que los ingleses no tienes salida y si no claudican terminarán muriendo todos. Si se continúa luchando puede causarse bajas a la población civil. Los "marines han luchado valerosamente y con Honor"."Mataron a algunos de nuestros mejores oficiales, pero ahora deben deponer sus armas.
Hunt, se da cuenta que no tiene otra salida que claudicar. A las 0925 horas mientras radio Falkland transmite una marcha militar inglesa, Hunt ordena a Norman que se entregue.
Los "marines" en la residencia del Gobierno, deponen sus armas y al Comandante Noot se le encomienda la misión de trasladarse bajo vigilancia a las diferentes unidades esparcidas por Stanley para comunicarles la orden de alto el fuego. También irá al "Forrest" donde aún se encuentra escondido el grupo de Carrs. El Cabo York y sus hombres se entregan por si mismos, tras haber vivido muy malas horas en su escondite del Lager.
Norman pudo comprobar que sus hombres no habían sufrido ni una sola baja. Al contrario, tras disparar 6462 tiros, habían matado cinco enemigos, había herido a 17, tomado prisionero a 3 y habían destruido un carro blindado. "No logramos nuestro objetivo, pero nuestros soldados lograron más de lo que se esperaba".
Hacia las 10 fue arriada la Union Jack y sustituida por la azul y blanca.
Después de haber ordenado Hunt a sus "marines" que depusieran sus armas, dió una vuelta por las dependencias del edificio. Todos los departamentos estaban cubiertos de agua ya que todas las cañerías, depósitos y la calefacción estaban acribilladas por los proyectiles. También el piso superior sufría grandes desperfectos.

............../13

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

13

Hunt, se dirigiõ a la habitaciõn de su hija, que actualmente se encontraba en Venecia, a fin de salvar una reproducciõn de Picasso, un desnudo alcanzado en su parte trasera por una bala. "Blanco, dijo Hunt. Por fin, se puso en marcha hacia el municipio, tras desoir las amenazas de Gilobert: "enviaran soldados a detenerle, un final poco digno para usted".

En el municipio se sienta ante el General Manuel Osvaldo Jorge Garcia, recientemente nombrado Gobernador Militar de las Islas Malvinas, quièn sonrientemente le extiende la mano, gesto ostentoso ante las càmaras de los reporteros argentinos.

"No", dijo Hunt -y ocultõ sus manos en la espalda-.

Garcia dijo que esto no era una fineza al que respondiõ Hunt que" tampoco es una fineza entrar en mi Paìs de la forma que ustedes lo hicieron". Gàrcia dejo de sonreir y comunicõ a Hunt, que èl, su familia y los "marines" abandonarìan las Islas a las 16 horas. Hunt se dirigiõ a la casa de Baker, donde encontrõ a su familia. Los Hunts, fueron autorizados a regresar a su residencia para embalar cuanto fuera de su propiedad.

Su hijo Tom, pudo ahora al observar el estado de la casa en que peligro se habìan encontrado. Encontrõ a su padre que estaba aseandose y le preguntõ,:"porque no te pones tu uniforme de gala?" Hunt se lo vistiõ y se cubriõ con su sombrero con plumas. Su esposa protestõ:"no seas tan necio querido, vas a molestar a los argies y nos ocasionaràn molestias".

Hunt respondiõ que ahora era todo igual. "Fue una idea de Tony y la encuentro formidable". Cuando finalmente estaban ya listos para la marcha, tambièn Mavis encontró la idea de su hijo "very good". Estaba verdaderamente orgullosa sentada a su lado en el taxi londinense.

En el aeropuerto fueron recibidos por el agente secreto argentino Patricio Dowling, que se mostrõ extremadamente grosero. Dowling, requiriõ el banderìn aùn colocado en la marte derecha del motor del taxi, como asimismo un par de bandera de las Falkland que se encontrõ en el equipaje de Tony.

Dowling exigiõ se controlara pieza por pieza todo el equipaje de la familia, ocasiõn que aprovecho Hunt para cambiar su uniforme por un traje civil màs cõmodo para viajar. Su Excelencia el Gobernador fue expulsado de su colonia el dìa 2 de abril a las 18 horas saliõ convencido que regresarìa.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

14

Revista "DER SPIEGEL" Nr. 43 del 25/10/82 Páginas 216 a 233
Titulo: LARGUENSE BASTARDOS !

II

Tres jovenes franceses: Olivier Gonon, Michel Roger y Sergio Briez a bordo de su yate de 12 metros de eslora "Cing Gars Pour", pasaron en su viaje al Antartico el cabo de Hornos bajo un inmenso temporal. Se rompió el mástil y el timón quedó inutilizado.En estas condiciones navegaron a la deriva unos 2.000 km direccion este hasta que el dia 5 de marzo divisaron tierra. Ante ellos la costa de Georgia del Sur, donde tras muchos esfuerzos lograron arribar. El lugar, el puerto de Grytviken. Si no hubiera sido por ésto, no hubieran sido testigos - los mas dignos de crédito - de como en realidad comenzó la invasión.

El conflicto no tuvo su punto de partida en las Malvinas, sinó 1.300 km al este, en una isla llamada: Georgia del Sur. Con forma de media luna y 170 km de larga está cubierta de nieve y hielo durante la mayor parte del año. La ploblación nativa consta de unos 2000 renos y 29 razas diferentes de pájaros, incluidos unos 10 millones de pingüinos.

Briez y sus amigos encontraron también unas 30 personas, miembros de un grupo de investigadores de la British Antartic Survey (BAS). El recibimiento fué tan frio como el clima. Los británicos no les ofrecieron ni comida ni ayuda para reparar los daños en la embarcación. Los tres tuvieron que arreglarselas con sus propios medios. Repararon el yate provisionalmente y comenzaron a examinar el lugar. En una factoria de balleneros abandonada, encontraron algunas latas de conserva, patatas y zanahorias, cuyas etiquetas databan de 20 años. El 19 de marzo, cuatro investigadores de la BAS radiaron desde Leith, una base situada en la costa a 30 km de distancia, que un buque auxiliar de la Marina de Guerra argentina, el "Bahia Buen Suceso" habia amarrado en el puerto. Unos 50 hombres, algúnos con uniforme, habian desembarcado viveres y material. En una torre izaron la bandera azul y blanca.

Los cientificos aclararon al Capitán que tal acto era ilegal, ya que nadie podia desembarcar en la isla sin una autorización de las autoridades británicas. El Capitán declaró que estaba en posesión de un documento del Foering Office concediéndole plenos poderes, pero se negó a mostrarlo. El poder legislativo de la isla recae por tradición

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

15

en la persona que esté al cargo de la base de BAS en Grytviken. Fué él, Steve Martin quién pasó parte a su inmediato superior, el Gobernador de las Falkland Rex Hunt, y le pidió instrucciones.

El 20 de Marzo Hunt ordena exigir a los argentinos que abandonen inmediatamente Leith. Caso de que deséen nuevamente desembarcar en Georgia del Sur, deberán primeramente tocar Grytviken y alli realizar las formalidades necesarias: solicitar visado y presentar sus pasaportes para sellarlos. Martin, informó al Capitán del "Bahia Buen Suceso", pero éste prefirio ignorar tal órden. Solamente se declaró dispuesto a retirar entre tanto la bandera.

Al conocerse el incidente en Grytviken, los franceses deciden trasladarse a Lieth, con la esperanza de allí encontrar el material preciso para reparar su embarcación. El 21 de marzo navegan a vela, rumbo Lieth, donde al arribar se encuentran con una gran sorpresa.

Según Briez, 38 argentinos se encontraban alli, la mayoria estaban en el muro para recibir al yate. Invitaron a los franceses a comer y de sus reservas ofrecieron a los franceses lo que precisaban. También prometieron ayudarles en la reparación del yate.

Los argentinos manifestaron, que habían venido a Georgia del Sur, para desmantelar cuatro factorias balleneras que se encontraban desde hace años abandonadas, para vender como chatarra, todo material apropiado. Creían que a pesar de tardar dos o tres años para deshacer las naves, transportarlas y venderlas, resultase utilitario. Calculaban ganar unos 10 millones de dólares. No concebían que los británicos se enojasen. El haber izado la bandera argentina, no pasaba de ser una broma.

El hombre que originó tan rara invasión en Georgia del Sur y encendió la mecha que hizo explotar el conflicto de las Malvinas se llama Constantino Sergio Davidoff, un despierto argentino de origen griego, que se consideraba una especie de Onasis en el mercado internacional de chatarra, aunque todos sus grandes proyectos nunca llegaron a realizarse como el habia calculado.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

16

Davidoff habia comprado las cuatro factorias por poco dinero a la empresa Christian Salvesen en Edinburgo y esperaba de las 35.000 toneladas aproximadas de chatarra, percibir unos siete millones de libras esterlinas. Esto hace pensar que la invasión de los negociantes de chatarra, tenia realmente ante tòdo un motivo puramente comercial. Surge la pregunta sino ocultaban algo ?

Resultaba muy sospechoso, que a bordo del "Bahia Buen Suceso" además de los chatarreros de Davidoff, hubiese tambien un contingente de "marines" argentinos, equipados con armas, munición, emisoras de radio, material sanitario y articulos alimenticios para un año.

Briez y sus dos amigos convivieron en un ambiente muy cordial, con los chatarreros, casi una semana. Al anochecer del 25 de marzo observó Briez a la luz de su linterna la silueta de un enorme buque. No podia tratarse del "Bahia Buen Suceso", que habia andonado el puerto dos dias antes con sus Infantes de Marina a bordo. La curiosidad no era tanta como el frio, por la que Briez prefirió bajar a su camarote. Apenas habia subido a su litera, cuando el yate sufrió un tremendo golpe y atemorizado subio de nuevo a la cubierta, donde fue recibido por un grupo de hombres camuflados con las caras embadurnadas de negro. Llevaban bombas de mano colgadas al cinto y portaban fusiles automáticos.

Briez apenas podia distinguir como saltaban mas hombres del buque que habia originado la colisión . Fue cegado por la luz de un poderoso reflector y una voz fuerte en mal inglés le preguntó si disponian a bordo de radio. Dijo a Briez, que no tuviera temor, unicamente que no utilizara la radio ni hiciera fotografias. Sin tener en cuenta tal advertencia, al amanecer se hallaba tumbado en un bote de goma filmando como del buque auxiliar mas moderno de la flota argentina - el "Bahia Paraiso" - pasaban a tierra gran cantidad de hombres y material. Duró casi todo el dia, hasta que todos los soldados con su armamento y material fuesen desembarcados.

Por la tarde, los tratantes de chatarra invitaron a los franceses a cenar en el viejo hospital de la factoria. Tambien se hallaban muchos soldados, mas de un centenar pero ahora estaban vestidos de civil. Tambien su Jefe se encontraba alli un joven y delgado oficial a quien por su cabellera le llamaban "El Rubio". Se presento como el Capitán

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

17

Alfredo Astiz.

"El Rubio" se hizo famoso, en su Patria hace años como "El angel Rubio" y tambien como "El Carnicero de Cordoba". En la "guerra sucia" de la Junta Militar en los años 1976/77 realizó un papel lúgubre y sangriento.

Conversaron largo y tendido pero Astiz no hizo ningún comentario sobre el motivo de su estancia en Georgia del Sur. Cuando al dia siguiente comenzaron sus soldados a colocar minas en la costa, Astiz dijo a los franceses, que se trataba de una medida de seguridad contra un posible desembarco ingles y advirtió a los franceses, que no podian abandonar la isla hasta el final del conflicto.

El Gobierno de Londres, se entero casi en el acto, que de ésta forma Argentina habia comenzado en realidad una invasión sobre territorios de soberania británica. Esta información fue mantenida dentro del mas estricto secreto. Para la opinion publica británica, los únicos "invasores", eran ocho o diez chatarreros, el resto segun una declaración del Parlamento habian abandonado la isla con el "Bahia Buen Suceso".

Asi pues, el 26 de Marzo, el Parlamento inicia el fin de semana complétamente tranquilo. El Ministerio de Defensa comunica, que el barco científico "Endurance" navega rumbo a Georgia del Sur o que quizás ya se encuentre alli, con un contingente de "marines" para si fuese necesario hacerse con el poder, empleando la fuerza.

La verdad es que el "Endurance", ya el 23 de marzo, cuando se hallaba a 3 horas de Leith, habia recibido ordenes de Londres para arribar a Grytviken y alli esperar instrucciones.

El teniente Keith Mills de la "Royal Marines" que junto con 21 hombres habia subido a bordo en el puerto de Stanley decidió, por lo menos echar un vistazo al campamento argentino. Junto con el sargento Peter Leach voló en un helicóptero "Wasp" con base en el "Endurance" hasta las proximidades de Leith. A 13 Km de distancia toman tierra. Al dia siguiente se aproximan con grandes precauciones hasta 500 metros del campamento argentino. Desde alli pudieron observar la maniobra de des-

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

18

embarco del "Bahia Paraiso".

A Mills le hubiera gustado realizar una "acción de castigo" contra la nave argentina. Los helicópteros "Wasp" estaban equipados con misiles y el "Endurance" llevaba a bordo dos cañones de 20 mm. pero Londres no lo autorizo.

El 27 de marzo el "Bahia Paraiso" abandonó el puerto de Leith y el "Endurance" recibió orden de diariamente vigilar la costa para asegurarse que los argentinos no regresasen. En su primera patrulla de control el "Endurance" pudo apreciar, que el buque argentino navegaba paralelo a la costa a unas 3 millas mar adentro.

El mismo dia comunicaba oficialmente el Ministro del Exterior Costa Mendes, que el "Bahia Paraiso" tomaba rumbo a Georgia del Sur, una falsedad ya que se encontraba alli desde dias atrás. Mas amenazadoras eran las noticias de la prensa de Buenos Aires, en las que se anunciaba la partida de 2 corbetas, 2 destructores y un Submarino "listos para el combate" para el sur del Atlantico y que la Armada habia movilizado todo su personal. El 29 de marzo también el portaaviones "Veinticinco de Mayo" abandonaba Puerto Belgrano.
El 31 de marzo, hacia las 20 horas el capitán del "Endurance", Mick Barker, llama a su presencia el teniente Mills y le pone en antecedentes de las ultimas noticias según las cuales, Londres ya cree que "posiblemente" Argentina está en visperas de llevar a cabo una operación a gran escala que culminaria con la invasión de las Malvinas y Georgia del Sur. El "Endurance" tiene orden de desembarcar los "marines" en Georgia del Sur y partir rumbo a las Malvinas.

En la madrugada del 2 de abril, un chatarrero llamado Tito, despierta a los franceses. Estaba muy excitado y dijo a Briez que las Malvinas ya estaban ocupadas y que "ahora le toca a Georgia del Sur". Se iba a celebrar el acto de izar la bandera argentina y el capitán Astiz autorizaba a filmar tal ceremonia, "un documento histórico de tan memorable fecha".

Se izaron dos banderas en Leith. El viento sacudia la tela azul y blanca mientras los "marines" y los chatarreros en posición de firmes entonaban el Himno Nacional. A continuación aplaudieron y gritaron: "Viva la Patria". Al final pidio a todos los presentes que firmasen

.../6

Nº ....

Letra ....

una declaración que decia: "El dia 2 de abril de 1982 Georgia del Sur recibe el nombre de Isla de San Pedro, bajo la soberania de la República Argentina".

Fue un poco prematuro, pues Mills y sus "marines" habian puesto mientras tanto pie en tierra y mantenian Grytviken , bajo su control junto con los cientificos de la BAS.

Para unir a la verdad su declaración, embarcó al atardecer Astiz con su gente en el "Bahia Paraiso" que puso proa a Grytviken. Por radio exigio de los británicos la capitulación, pero Mills decidio aceptar la lucha.

Mientras tanto los argentinos disponían de la corbeta "Guerrico" y tambien pudieron utilizar 3 helicopteros. Los "marines" britanicos dispararon toda su munición; según información argentina se contaron 1275 impactos en el "Guerrico", pero contra la superioridad de fuerzas no pudieron aguantar.

Una vez que úno de los helicópteros transportó tropas a tierra y los cañones del "Guerrico", que se habia retirado hasta quedar fuera de tiro de los ingleses, comenzó el bombardeo de las posiciones defendidas por los "marines" Mills tuvo que capitular. Astiz regresó a Lieth e informó a Briez, que cuatro de sus hombres habian muerto y uno estaba gravemente herido. Estaba convencido que tal sacrificio valia la pena, ya que habian caido por la causa argentina. Los tres franceses, decidieron abandonar la isla. Astiz insistio en firmar un autografo en su libro de bitacora: "Hemos tenido la suerte, de habernos encontrado, aunque en tiempo inadecuado en un lugar falso" Firmado:"Alfredo Astiz, en el fin del mundo".

La opinión publica británica, se entero que habia sido invadido un territorio perteneciente a la corona inglesa de una forma muy poco adecuada para despertar la impresión que el Gobierno controlaba la situación. El viernes 2 de abril, llegan partes de diferentes agencias, según las cuales,tropas argentinas habian desembarcado en Stanley.

Ante el Parlamento, Humphrey Aktins, segunda figura del Foering

Office, aseguraba con firmeza que no podia ser cierto. Dicha noticia decia a las 11 horas, viene de "un diario argentino". Hace solamente media hora, estabámos en contacto con el Gobernador, quien afirmó que hasta entonces no habia habido desembarco alguno. Efectivamente Atkins habia llamado a su oficina para informarse si habia malas noticias sobre las Malvinas. Le leyeron una noticia que dejaba ver que a las 10.30 horas todo permanecia normal. La falta la cometió un funcionario que habia calculado mal la diferencia de horario entre Stanley y Londres.

Poco antes de las 18 horas - cuando ya el Gobernador Hunt, tenia empaquetados sus enseres para abandonar la isla - asisten el ministro del Exterior Lord Carrington y el de Defensa Nott a una conferencia de prensa convocada precipitadamente y confesaron que las Islas Malvinas habían sido ocupadas por tropas extranjeras.

Al dia siguiente se precipitan los diputados en el Parlamento muy nerviosos y preocupados. Era la primera sesión celebrada en sábado desde la crisis del Canal de Suez en 1956. Se abrió la sesión y Aktins pide disculpas por haber dado el dia anterior "una información falsa e impremeditada".

Acto seguido se levanta Margaret Thatcher, en un estado nervioso muy impropio de ella. La "Lady de hierro" tenia que enfrentarse a la realidad. Por primera vez desde la segunda guerra mundial, Gran Bretaña habia sufrido una derrota en el campo militar con pérdida de parte de sus territorios. La "Prémier" no tenia otra opción que prometer la recuperación de las islas. El debate de mas de tres horas de duración transcurrió de un modo inesperado. Thatcher se expresó con energia, pero con poca claridad. No obstante comunicó que el lunes saldria rumbo a las Malvinas una parte de la "Royal Navy". No en vano eran los malvinenses subditos britanicos y el Gobierno haria todo lo posible para protegerlos.

Un dia despues la crisis gubernamental llegó a su apogeo, cuando segun vieja tradición britanica, Lord Carrington presentó su dimisión. El Ministro del Interior, William Whitelaw intentó disuadirle.

.../8

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

21

También Thatcher intentó convencer a Lord Carrington que continuara en su puesto, pero saltaba a la vista que sus días estaban contados. En la evaluación del conflicto de las Malvinas, se había cometido un error colosal y si Carrington se retirase, sería la Primera Ministra el blanco de la oposición.

Las operaciones militares a relaizar la recuperación de las islas, se coordinaban en el Centro de Proyectos de las Fuersas Armadas británicas en la localidad de Northwood cerca de Londres. Del gigantesco bloque de granito y cristal de transmitian a la Flota todas las órdenes, bajo el mando supremo del Almirante Sir John Fieldhouse.

El poderoso mecanismo que tenía que poner en marcha a casi cien buques, comenzó a andar. La Royal Air Force, fué asimismo puesta en el acto en estado de alerta. Los primeros aviones de trasnporte "Hercules", habían partido ya el 1º de abril para Gibraltar y de allí despegaron para la Isla Ascensión, una minúscula posesión británica situada en el Atlántico a mitad de camino entre las Malvinas y las Islas Británicas. Ascensión era por lógica el lugar más indicado y fué elegido como punto de base para las futuras operaciones.

La misión de recuperar las islas, le fué encomendada a la 3ª Brigada, que normalmente la componían 3 Batallones de "Royal Marines". Su Jefe, el General de Brigada Julián Thompson, de 47 años de edad, fué el primer oficial en activo que recibió la orden de marcha con fecha 31 de marzo.

La Brigada la formaban 3.400 hombres, 3 batallones de "marines" más 2 de paracaidistas ("Para 2" y "Para 3"). Esta unidad conservó el nombre "3ª Brigada de ataque". 3 Batallones deberían embarcar en el "Camberra", un trasatlántico que fue requisado por el gobierno y convertido en buque transporte. Otro Batallón subió a bordo del "Norland", y transportador que antes hacia servicio entre Francia e Inglaterra y el quinto llegó a Ascensión por via aerea.

Los oficiales, todos "marines" llegarían el martes 6 de abril.

Un helicóptero los tomaría en Plymouth y los dejaría a bordo del "Fearless" donde iba el mando de las fuerzas de tierra.

El mejor complemento de esta Brigada era el comandante Erven Southby-Tailyour, uno de estos tipos originales y excéntricos que hay en todos los ejércitos del mundo, que siempre están en primera fila y que son no solo aceptados, sinó queridos por sus subordinados.

Southby-Tailyour, había estado casualmente destacado en las Malvinas, era un gran navegante a vela y en 1978 había recorrido los 16.000 Km de costa.

..../9

También era amante de la cartografía. En un cuaderno de 126 páginas señaló toda bahia o cabo de importancia y lo que entonces eran unas hojas sin importancia, fueron más tarde una serie de datos incalculable valor táctico.
En realidad Southby - Talyour no tenía por qué formar parte de la expedición, pero cuando Thompson le pidió pusieron sus conocimientos y su libro a disposición del alto mando por considerarlos de sumo valor para el estudio de las acciones de desembarco próximas a realizarse, Southby - Tailyour solamente aceptó si él también tomaba parte en la operación. Thompson le nombró "Oficial adjunto" y el mismo día daba una conferencia en la que recomendó los lugares más apropiados para efectuar el desembarco.
Por la tarde los Oficiales más importantes de los "marines" volaron al centro de proyectos en Nothwood y acordaron no efectuar ninguna acción terrestre hasta no poseer totalmente el dominio del mar y del aire. Por consiguiente la mejor táctica era, librar una batalla naval y a continuación sin impedimento alguno llevar a cabo el desembarco, acompañado de fuertes ataques aéreos para desmoralizar a las tropas argentinas.
Los hombres más importantes de la 3ra. Brigada eran sin duda los cuatro Oficiales del llamado "Grupo R" (por reconocimiento) que tenían que desarrollar el plan para el desembarco de los "marines" en las Mavinas.
El 10 de Abril recibió el Grupo R. su primer órden oficial desde Northwood "Tracen un plan para desalojar a los argentinos de las Malvinas y Georgia del Sur".
El Grupo R., se concentró de momento a la recuperación de Georgia del Sur. De esta forma tuvieron los políticos su primer y tan anhelado éxito, se estaba ganando tiempo para recibir informaciones secretas que facilitacen más tarde el desembarco en las Malvinas.
El 16 y 17 de Abril, se celebró a bordo del "Fearless" una conferencia que debiera aclarar los puntos que aún quedaban abiertos. Uno de los primeros en llegar fue el Comandante en Jefe, el Alte. Jhon Woodward, transportado desde el "Hermes" en helicoptero. Debido a su caballera roja era conocido por el apodo de "Sandy".
Era la primera vez que se reunieron los Oficiales del Grupo R., estaban frente a Woodward. No les agradó mucho. Tenía fama de ser muy dinámico, impaciente, arrogante y egoista.
Este abrupto juicio, reflejaba en parte la impaciencia del Grupo R, que no lograba convencer a Woodward de sus planes. Su temor de que los británicos no estaban suficientemente protegidos de posibles ataques aéreos argentinos, fue denegado por Woodward con la frase: "no me pon-

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

23

gan nervioso con sus exigencias de poderío aereo".

El 17 de abril, mejoró notablemente el clima en la conferencia. Ahora estaba Thompson y su "team" frente al Almirante Sir John Fieldhouse, el jefe del Centro de Proyectos de Northwood. Fieldhouse ofrece un batallón de zapadores, promete intervenir ante la RAF para que conceda mas helicópteros e incluso hace ver la posibilidad de agregar otra brigada más.

Los oficiales del Grupo R, tuvieron que creer que el Almirante había comprendido sus problemas, pero la verdad es que Northwood ya hacía tiempo que había tomado una decisión, quedando anulados todos los proyectos de Thompson y sus hombres. La reconquista de Georgia del Sur, fue encomendada al Comandante Guy Sheridan, quien ya se encontraba con su unidad camino del objeto.

Desde el 9 de abril, cuando él y sus 110 hombres de la Compañía M se separaron del grueso del contingente, Sheridan se estaba preparando para el desembarco en Georgia del Sur.

Recibió aparte de los 110 hombres de su Compañía M, 70 soldados más del Grupo de Comando, "Special Air Service" (SAS) y de su unidad gemela, la "Special Boat Service".

Sheridan voló el 9 de abril a Ascensión. Sus hombres fueron distribuidos entre el buque cisterna "Tidespring" de la "Royal Fleet Auxiliary" (RFA), el destructor "Antrim" y el "Endurance".

El 14 de abril el comandante Sheridan Brian Young, informaba al Capitán del "Antrim" del plan previsto para comenzar el ataque a Georgia del Sur. Primero desembarcarían por sorpresa pequeños grupos de las unidades SAS y SBS. Su misión: valorar el poderío de los argentinos en Grytviken y Leith.

Después comenzaría la invasión con el grueso de los "marines" que se hallaban en ese momento a 320km. de distancia a bordo del "Tidespring" fuera del alcance de la aviación y de los submarinos argentinos.

La situación varió inesperadamente: El miercoles 21 de abril se aproxima con precaución el "Antrim" a la isla. Hacia las 7 horas despegan

Nº ....

Letra ....

2 helicopteros "Wessex 5", de la cubierta del "Antrim". A bordo 3 grupos de comando de la SAS de cuatro hombres cada uno con enormes mochilas y un verdadero arsenal de armas. El mando lo tenia el Capitan John Hamilton.

Desoyendo los consejos de un miembro del comando, buen conocedor de Georgia del Sur Hamilton preferia tomar tierra con sus hombres en un glacial a 30 Km. de Grytviken." Nosotros somos de la SAS, nosotros podemos caminar sobre el agua."

Un cuarto de hora más tarde, Hamlton y su gente se hallaba de nuevo a bordo del Antrim. Una ventisca de nieve impidió al piloto localizar el lugar. A las 10, lo intentaron de nuevo y lograron aterrizar, pero el tiempo empeoró aún más.

A la mañana siguiente hubo que cambiar el plan. En lugar de llevar a efecto los preparativos para la invasión, hubo que organizar precipitadamente una expedición de socorro. A las 8 horas, Hamilton envió por radio un mensaje pidiendo auxilio.

Tras una nocho con un viento huracanado y a varios grados bajo cero, sus hombres estaban extenuados y sus vidas corrían peligro. 3 "Wessex" emprendieron el vuelo pero no pudieron enc ontrarlos así que tuvieron que regresar al "Antrim" para repastar.

Una segunda búsqueda terminó todavía peor. Por cierto que esta vez encontraron al grupo Hmilton, y lo transportaron a bordo pero, al despegar, se precipitó a tierra un helicóptero Wessex -5 . Como por milagro nadie resulto herido.

Los hombres se repartieron en los dos helicópteros restantes - y fué entonces que se estrelló el segundo Wessex-5.- La última máquina logró regresar sin daños al Antrim.

En definitiva había ahora 17 hombres -13 del SAS y 4 de las tripulaciones de los helicópteros - expuestos a la intemperie en el glaciar. Si no se lograba rescatarlos antes de la caída de la noche, su pérdida era casi segura. Cuando el último Wessex voló de regreso al galciar por la tarde, creían casi todos a bordo del "Antrim" que apenas quedaban aún una posibilidad de volver a ver con vida a algunos de los hombre

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

Gracias a la poco común habilidad de Ian Stanley, piloto del Wessex, fueron, no obstante, salvados la totalidad de los 17 hombres. Stanley sabía que sólo podría hacer un vuelo, con ese espantosotiempo no podía pensarse en un segundo vuelo antes del comienzo de la oscuridad. En un Wessex caben normalmente 5 personas. Stanley y su navegante Cris Parry prensaron a los 17 hombres en la cabina. Lograron despegar y volaron de regreso al "Antrim", que se balanceaba ahora con furia en el mar ambravecido.

En estas condiciones un aterrizaje manual debía desecharse. En lugar de mantenerse primero elegantemente suspendido en el aire,sobre una banda de la nave y deslizarse luego, con trestreza al lugar de aterrizaje, dijo Stanley simplemente que su helicóptero se estrallara contra la cubierta rolante.

Pero los 17 hombres, aunque mareados y semicongelados estaban aún con vida Guy Sheridan escribió esa noche en su diario "debe haber intervenido la Divina Providencia". En el Ministerio de Defensa, en Londres, la noticia de los accidentes de los helicópteros provocó profunda consternación. Cualquier información al respecto fué reguro-samente reprimida.

Tampoco tuvieron éxito los dos comandos SBS, del "Endurance", que desembarcaron en tierra. Fueron dejados 15 Km. al S.E. de Grytviken e intentaron atravesar la bahía Cumberland, que se extendía ante ellos, con botes neumáticos "Gemini".

Las tormentas frustraton su primeros intentos. El sugundo asaldo casi termina en catástrofe, al desgarrarse el bote contra el hielo a la deriva. También ellos fueron rescatados con el helicóptero y el 23 de abril estaban nuevamente a bordo del "Endurance".

Ese día los SAS se atrevieron a un nuevo intento y nuevamente fracasaron. De los motores fuera de borda de los 5 Géminis, sólo arrancaron 2. Los S.A.S. dispusieron dos trenes de remolque, uno de tres botes y otro de dos. A medio camino hacia la costa se detuvo también el motor del segundo convoy y ambos botes comenzaron a derivar, desamparados, hacia el mar. Uno de los botes fué encontrado por el "Antrim". luego de 7 horas de búsqueda; el otro fue arrastrado a la costa, contra la punta N.E. , cubierta de hielo, de la bahía Stromness. Los tres tripulantes habían perdido casi todas las provisiones y debieron

aguantar asi 5 días hasta ponerse en marcha hacia Leith, el día que los argentinos capitularon.

Los otros 3 botes, sin embargo, llegaron seguros a tierra y los SAS iniciaron la marcha hacia Grytviken.

Los comandos del Ejército y de la Marina en Northwood y a bordo del Hermes estaban preocupados. La inquitud creció cuando al "Antrim" le fué informada la presencia de aviones de exploración del tipo C-130 y un submarino.

ARMADA INTERNACIONAL
MAYO / JUNIO - 82

024

021

Seaguard – A Powerful CIWS For Naval Ships



By Prof. Kurt Arbenz

The French-designed Aerospatiale AM 39 Exocet missile proved on May 4 its capability to destroy HMS Sheffield with a single shot and to force a temporary stalemate in the Falkland conflict. The Exocet's performance was most devastating. One of two missiles launched from an Argentine navy Dassault-Breguet Super Etendard fighter aircraft (Fig. 1) struck the British destroyer HMS Sheffield and set it afire. The ship had to be abandoned several hours later as the fires could not be controlled. The Exocet missile that hit the Sheffield was powered by a two-stage solid propellant rocket motor with a burn time of about 150 seconds. The guidance system consisted of inertial midcourse guidance backed by an active radar homing device with a range of about 5 nmi. Total range of the missile can be more than 30 nmi. depending on launch altitude and other variables.

HMS Sheffield was the first ship of its class, designated Type 42 by the British, and had been criticized for its lack of defensive and offensive armament. It carried only one 4.5-in. gun, one twin launcher for the obsolete British Aerospace Sea Dart missiles and two manually directed 20-mm anti-aircraft guns. At long ranges, defenses against anti-ship missiles are air-superiority and long range radars to alert the ship's defenses against incoming missiles. To prevent damage from such missiles at close range, anti-missile defenses have to be virtually automatic and must throw up a wall of lead impossible to penetrate. Obviously, that didn't happen on HMS Sheffield and its loss may bring about some changes in naval philosophy. What the sinking of this ship demonstrates is that a country with even limited experience in modern missile technology can provide a formidable threat against a sophisticated enemy.

Anticipating this growing threat by the anti-ship missile, Contraves Italiana, a subsidiary of the Oerlikon-Bührle Group, initiated in 1977 the Seaguard project as a privately funded venture. The pre-series Seaguard CIWS is these days undergoing system tests which prove that this weapon system provides one of the most effective anti-missile defenses available to the Navies of the free world.

The system consists of one or two rapid-fire four-barrel 25-mm machine cannons capable of throwing up a lead curtain impossible for approaching missiles to penetrate (Fig. 2). The quad machine cannon has an extremely high rate of fire of 3400 r.p.m. and the caliber of 25 mm together with a muzzle velocity of about 1000 meters/second is optimal if one accepts the standard that 10 000 Joules/m² must be generated to detonate an anti-ship missile's warhead with a high degree of certainty. To make this system even more effective, APDS ammunition with tungsten penetrators is now available for the caliber of 25 mm achieving the required one-hit = one-kill perfor-

continued >

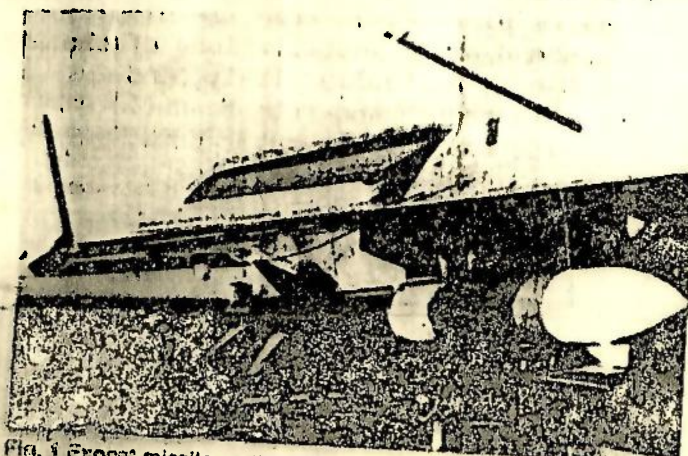

Fig. 1 Exocet missile on the wing of a French Super Etendard.


Fig. 2 Oerlikon-Buhrle 25-mm Sea Zenith quad machine cannon.

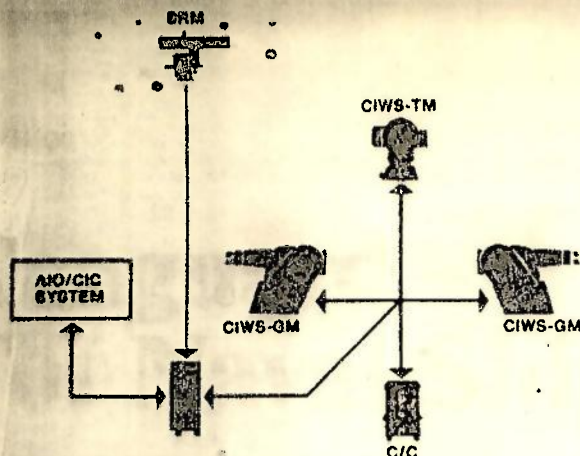
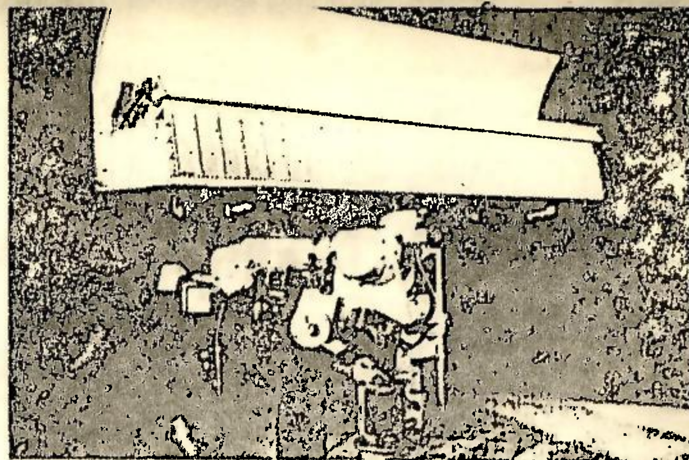
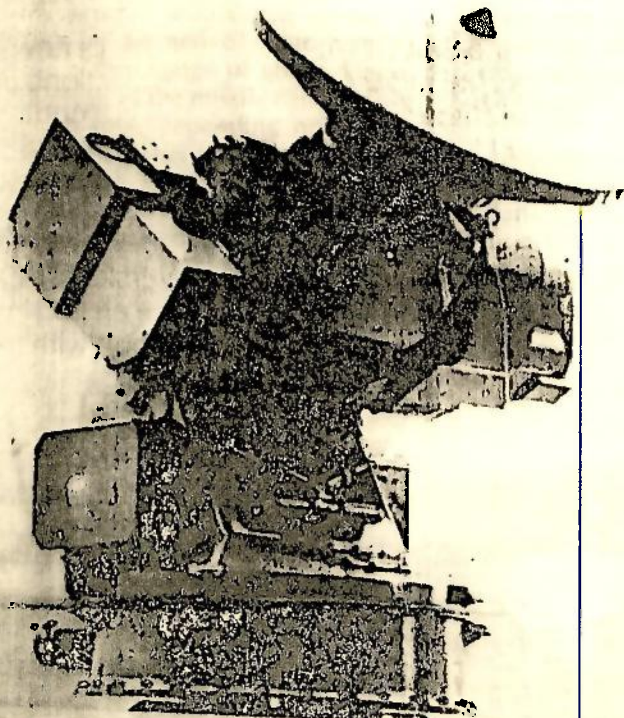


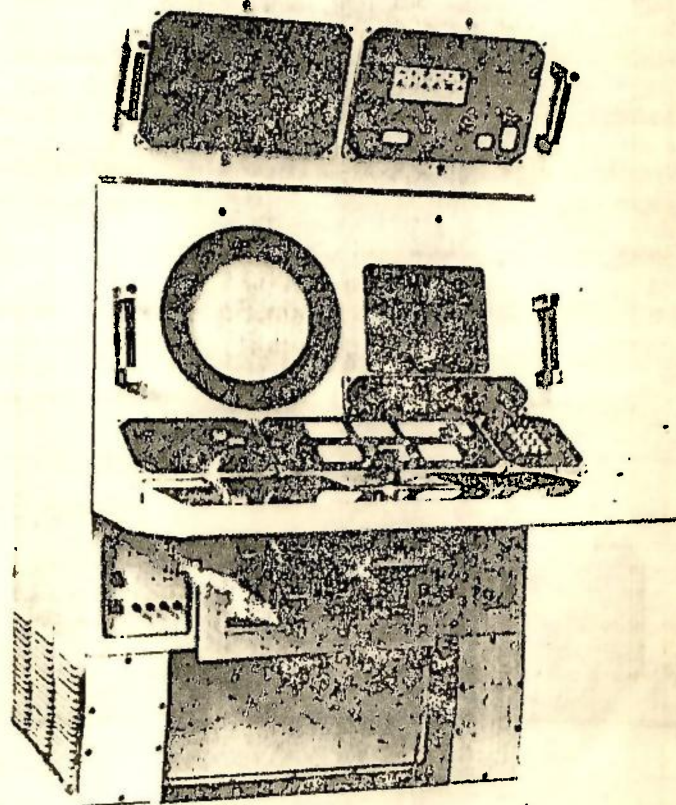
Fig. 3 Seaguard fire control system configuration.


Fig. 4 Plessey Dolphin C-band search radar used in Seaguard.

mance. Bullet dispersion is held to a minimum by the stiff barrel mount. A sufficient amount of ready ammunition can be carried for multiple engagements during which automatic reloading can be accomplished. The Seaguard configuration (Fig. 3) is based on various combinations of modular and flexible subsystems designed to fulfil the two main functions: (1) the close-in destruction of anti-ship missiles and (2) the control of offensive and defensive above-water ship-board weapons. Target detection and designation to the tracker is performed by the Plessey Dolphin C-band search radar (Fig. 4). This unit has successfully undergone system tests and is at an advanced stage of production. The two axis stabilized dual-beam antenna rotates at 60 rpm. and can be fitted in ships ranging from FPBs to frigates and destroyers. Full compatibility with the customer's IFF has been a design objective. The Contraves three-axis tracker (Fig. 5) consists of a Ku-band tracking radar and a coaxially mounted IR tracker with an integrated laser ranging system. This unit permits acquisition when no search radar is employed and can track approaching missiles at speeds up to 2.5 Mach in difficult sea conditions as the reference coordinate system is stabilized be means of strap-down gyro system. A highly automated console (Fig. 6) for one operator meets the requirement of both the AIO (*A*ction *I*nformation *O*peration) and threat evaluation and weapon assignment and engagement.

Seaguard promotion was initiated in 1980 and since then many Navies have been acquainted with the basic concept and technical characteristics of this weapon system. Performance assessment of the test results has demonstrated an extremely high kill probability against the most difficult targets in severe sea conditions. Seaguard is, in one word, ready for action and the 1982 Italian Naval Exhibition in Genoa will be the first occasion on which the system will be shown to the Navies of the free world. ■


Fig. 5 Contraves Ku-Band Tracker with coaxially mounted IR Tracker and Laser Ranging System.


Fig. 6 Seaguard single operator Command and Control Console.

Traducción "Der Spiegel", 2.11.82. Nº 44

188 Parte III



¡"Váyanse, bastardos!"

La absurda guerra por las Islas Malvinas (III) / Por Paul Eddy, Magnus Linklater y Peter Gillman

Además de sus otras tareas, a bordo del submarino atómico británico "Conqueror" ("Conquistador"), Mast William ("Billy") Guinea también tenía que identificar buques (o, barcos). Hasta abril de 1982 esto significaba que tenía que distinguir entre los diferents buques soviéticos.

Pero ahora, que se acercaba cada vez más el momento de la reconquista de las Islas Malvinas, Guinea recibió la orden de que refrescara sus conocimientos sobre la marina de guerra argentina. "Para decir la verdad", reconoció él, "hasta entonces apenas nos habían ocupado de ello." Y así, en Falsane, la base del "Conqueror", no logró reunir material de información sobre la marina de guerra argentina. Finalmente tuvo que pedirle a un fotógrafo que le fotografiara las fotos del manual naval (o, de las flotas) "Jane's Fighting Ships" y las ampliara.

Equipado de esta manera, el 4 de abril el "Conqueror" zarpó hacia el Atlántico Sur. Su comandante

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

30

El capitán de fragata Chris Wredford-Brown, era nuevo a bordo, el "Conqueror" fue su primer buque propio. El comandante médico de la Marina, Chris ("Mac") MacDonald, también era nuevo a bordo. El hecho de que se considerara necesario tener un médico a bordo le inquietó un poco a la tripulación.

Durante las dos semanas que tardó el viaje hasta llegar a la zona prohibida zona de exclusión zona de seguridad alrededor de las Islas Malvinas, los torpederos los de la central de armas que se encargan de localizar y perseguir el blanco ensayaban constantemente con sus aparatos (pertrechos) — según la máxima de que, si el conductor de un submarino comete un (primer) error, este primer error era probablemente también su último error. Cuando arribaron a la zona de operaciones (o, zona de entrada en acción), sus funciones (o, servicios) se transformaron en rígida rutina.

Esta rutina fue interrumpida abruptamente cuando el "Conqueror" divisó tres grandes buques. El manual naval "Jane's Fighting Ships" comprobó ser una excelente obra de consulta. Billy Guinea pudo sin problemas identificar a ~~los tres buques~~ como los destructores "Piedra Buena" e "Hipólito Bouchard" y el venerable crucero "General Belgrano", de 10.800 toneladas.

La orden que se recibió de Londres de que se hundiera al "Belgrano" constituye, sin duda, la decisión más controvertida tomada durante esta guerra. El Ministro de Defensa, John Nott, no tuvo ninguna dificultad en justificarla ante la Cámara de los Comunes.

"Esta flotilla ofensiva (o, de ataque), fuertemente armada, se encontraba muy cerca de la zona prohibida y amenazaba (o, presentaba una amenaza para) unidades de nuestra flota de intervención, que se hallaba, sólo a pocas horas de distancia de ahí. Nosotros sabíamos que ese crucero disponía de una amplia potencia de fuego (o, intensidad de fuego). Junto con sus destructores-de-escolta, que, según nuestra opinión, estaban armados (equipados) con cohetes anti-barco "Exocet" de un alcance de 30 kilómetros, este crucero constituía una amenaza (peligro) tan grande para nuestra flota de intervención que su comandante no podía ignorarlo sin él mismo correr peligro." "Esto no es cierto", dicen sobre esto los oficiales del "Belgrano". Según sus declaraciones, ellos patrullaban de 65 á 80 kilómetros al sudoeste de la zona prohibida con un curso de 270 grados oeste en dirección hacia Argentina — Ellos habían sido claramente instruidos que evitaran esa zona.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

32

Por eso Argentina pudo afirmar con facilidad que el "Belgrano" terminó siendo una víctima de un ataque no provocado. También algunos diputados de la Cámara de los Comunes británica consideraron la explicación de Nott como "inverosímil (o, "no digna de crédito"). "¿Qué significa 'a pocas horas de distancia'", preguntó Denis Healey, "50, ó 100, ó 300 millas?"

Nott esquivó (eludió) esta pregunta, pero no debido a insinceridad sino porque la extensión de la zona de prohibición no había sido nunca anunciada claramente — por lo menos no a las personas que se encontraban a bordo del "Conqueror". Los británicos habían indicado que esta zona comprendía una zona de 200 millas marítimas alrededor de las Isla Malvinas. ¿Pero dónde se encontraba el punto central desde el cual se podía medir el radio de este círculo?

A Billy Guinea, cuyas tareas también incluía la navegación, no se le había dado ninguna orden (o, instrucción) especial; por eso, él escogió — después de haberse puesto de acuerdo con el Capitán Wredford-Brown — un punto (situado) en el Estrecho de las Islas Malvinas entre Soledad y Gran Malvina y simplemente dibujó un círculo con el compás.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

33

Naturalmente, no se tuvo la ocasión de comunicarles a los argentinos esta fijación arbitraria. Además, no era de ninguna importancia (o, era algo indiferente) dónde corría esta línea porque, en realidad, cada buque de guerra argentino que cruzaba (o, navegaba) a una distancia de más de unas millas marítimas de distancia de la costa nacional era considerado una amenaza a la flota de intervención.

El "General Belgrano" había zarpado de Ushuaia el 26 de abril. Llevaba a bordo unos 1000 hombres; 300 de ellos eran jóvenes reclutas de una edad promedial de 18 años.

Sea lo que fuere lo que el crucero hacía cuando el "Conqueror" lo descubrió... En todo caso, no presentaba ninguna amenaza al submarino atómico ni al resto de la flota de intervención, si esto no fuese así, no se hubiera dejado la decisión sobre qué hacer a la discreción del Centro de Planeamiento, situado en Northwood, y al gabinete de guerra de la Sra. Thatcher. La orden de atacar al "Belgrano" fue dada por el gabinete de guerra.

El "Conqueror" hubiera simplemente podido haber incapacitado al crucero "General Belgrano" para las maniobras. Poseía torpedos "Tigerfish" de marca

Nº ....

Letra ....

o, chapa de identificación) el 4, que pueden ser graduados de tal manera que estallan cerca del blanco en vez de al hacer impacto; de esta manera se pudiera haber causado poco daño.

Pero los torpedos "Tigerfish" son muy caros — cuestan aproximadamente 2 millones cada uno. Y, según algunos conductores de submarinos, además de ser caro, no siempre se puede contar con ellos. Dentro de la Marina circulaban rumores de que en 1967, cuando se los probó en Malta, un "Tigerfish" dio (la) vuelta y casi hubiera hundido al propio submarino.

En todo caso, el comandante Wredford-Brown le ordenó a su oficial de torpedos, Billie Budding, que no cargara los caños (tubos) de lanzamiento con torpedos "Tigerfish" sino con viejos torpedos de marca 8.

El 2 de mayo a las 16:00 horas se lanzó, sin aviso previo, el primer torpedo desde una distancia de aproximadamente 5 kilómetros. Este acertó al "Belgrano" en la proa y mató de 8 ó 10 hombres que estaban cerca del lugar de impacto. El segundo torpedo acertó la popa, donde 250 hombres fueron muertos o quedaron encerrados, la mayoría de ellos en la cámara del equipo de oficiales o en los dormitorios.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

35

El crucero se llenó de agua ("lief voll Wasser"), de manera que después de 10 minutos escoró 15 grados hacia el babor y después de 10 minutos más, ya 21 grados.

El capitán de fragata Héctor Bonzo, comandante del "Belgrano", no tenía otra alternativa que abandonar el barco. 70 islas de salvamento (o, islas-salvavidas) autoinflable fueron arrojadas al agua, la mayoría de ellas al babor, porque, debido a la escora, ahí los marineros podían desbordar más fácilmente.

Pronto se vio (notó) que algunas de las balsas de salvamento habían sido agujereadas por cascos, de manera que las otras tenían que ser sobrecargadas en parte con 30 hombres. Dado que al efectuarse el ataque nadie llevaba puestos ni guantes ni antideslumbrantes, algunos de ellos sufrieron graves quemaduras por la explosión.

Sin embargo, las víctimas reaccionaron de un modo "totalmente pasivo, nadie dio gritos; nadie sintió pánico", todos estaban bajo el efecto de un shock muy fuerte. Esto lo dijo más tarde un oficial del "Belgrano".

Cuando el "Belgrano" comenzó a amenazar con arrollar islas de salvamento inflable, la

Nº ....

Letra ....

situación se volvió muy crítica porque no lograban alejarse suficientemente rápido del barco. La mayoría de los hombres estaba totalmente cubierta de petróleo (o, aceite - "Öl") y con sus manos engrasadas no podían manejar bien los canaletes, de manera que finalmente, urgidos por la necesidad, tuvieron que remar con las manos.

Las islas de salvamento se encontraban aproximadamente a 100 metros de distancia cuando el barco se hundió, con la popa primero. Aquellos argentinos, a los que le quedaban fuerzas todavía, cantaban el himno nacional.

Al anochecer subió un viento del noroeste; el mar se puso tan turbulento que una de las islas de salvamento se volcó, ... y los hombres desaparecieron entre las olas. Los otros ataron sus balsas con sogas y formaron dos grupos, cerraron las alas en los aleros y se prepararon para pasar una noche tormentosa.

"No esperé que los hombres se comportasen tan bien", dijo uno de los oficiales. "Además de mí había dos otros oficiales ahí. Contábamos historias (cuentos) de nuestras provincias natales y dejamos que la gente cantase. Ante todo: orábamos

37

Uno de los que habían sido gravemente herido podía soportar sus agonizantes quemaduras sólo de rodillas. Durante 30 horas — tanto tiempo pasó hasta que finalmente llegó socorro — éste no dijo una sola palabra. Pero después fue el primero en ser llevado a bordo por un barco de socorro argentino. Media hora más tarde falleció. Del "Belgrano" pereció un total de 368 hombres.

Más tarde los destructores escolta argentinos fueron acusados de ser co-responsables de que el número de víctimas fuera tan grande. El Ministro de Defensa Nott declaró que esos destructores hubieran podido ir al socorro del "Belgrano", que había sido dañado. Y el diario "Daily Mail" escribió: "Seguro que menos gente hubiera tenido que morir si ambos destructores no hubieran huido y fallado (desamparado) a la tripulación del 'Belgrano'".

Eso es absurdo. Pues quien había huido era el "Conqueror", perseguido por los dos destructores argentinos, que lo habían estado siguiendo durante dos horas con el aparato sonar y asustando con bombas de agua (o, cargas de profundidad) "Hedgehog". Neat Guinea, del "Conqueror", dijo más tarde: "Ya antes tuve una vez miedo, pero nunca sentí tanto pánico."

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

38

... el comandante comprobó ser "muy prudente" y el "Conqueror" logró salir del apriete (o, logró escapar) sin sufrir daños.

Después de la guerra, durante el viaje de regreso al puerto de matrícula, el comandante Wreford-Brown expresó que, según su opinión, el hundimiento del "Belgrano" en realidad salvó vidas humanas. Eso puede ser cierto, porque después de este incidente los buques de guerra argentinos ya no se atrevieron a salir a la mar — exactamente como se había pronosticado en Inglaterra y EE.UU. Se dijo que los argentinos tenían una flota con un solo tiro ("Ein-Schuss-Flotte") — o, según lo formuló así un experto norteamericano: "Hundid uno de sus barcos y habréis hundido todos."

Dos días después de que fuera hundido el "Belgrano", el Almirante argentino, Anaya, se vengó. Su contra-ataque vino del aire — sus armas se llamaban "Exocet" y "Etendard".

Exocet es el nombre francés dado a un tipo de pez volador. El cohete francés Exocet vuela de un modo similar a este pez, casi rozando las olas, de esta manera es difícil localizarlo y casi imposible de acertarlo. Un Ministro de Estado británico formó parte de los dignitarios extranjeros que en 1967 estuvieron presentes

39

en Francia, exhibió este cohete. Esta presentación transcurrió tan bien que Gran Bretaña y 25 otros países encargaron un total de 1.800 "Exocet", a un precio de casi 1,2 millones de marcos cada uno.

También Argentina fue uno de los clientes. Pero la Marina argentina hizo algo más que sólo encargar "Exocets": No encargó sólo el modelo original, que puede ser lanzado desde tierra y buques, sino "Exocets" más desarrollados todavía, que son llamados AM 39 por su fabricador Aérospatiale y pueden ser lanzados desde aviones.

Como porta-armas, los argentinos encargaron 14 aviones de combate "Super-Etendard" de la empresa francesa Dassault, todo por un precio de 385 millones de marcos. En 1981 el "Comando de Aviación Naval Argentina" eligió los pilotos más competentes de la Marina y formó la Segunda Escuadra de Combate.

Estos pilotos fueron enviados primero a Toulon, y después a Landivisiau, en la Bretaña, para familiarizarse con el nuevo sistema de armas. A fines de 1981 se comenzó con la entrega de este sistema de armas con 5 Etendards y 5 Exocets AM 39. Desde entonces Argentina tenía en su posesión — por lo menos teóricamente — el potencial de conducir un ataque devastador contra cualquier buque, por más grande que fuera.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

El AM 39 es un cohete totalmente automático, que se puede "lanzar y luego olvidarlo", porque vuela dirigido por su propio sistema (o mecanismo) de dirección. Vuela a una velocidad de 1.100 kilómetros por hora a tres metros de altura por sobre las olas y puede llevar (transportar) 165 kilos de materia altamente explosiva, con una enorme energía kinética, hasta un blanco situado a 50 kilómetros de distancia.

Todo esto lo deberían haber considerado los comandantes de (los) buques de la flota de intervención británica cuando se acercaban al alcance de los Etendard. Porque fuera de las dos fragatas "Broadsword" y "Brilliant", que eran los únicos que llevaban cohetes de corto alcance del tipo "Sea Wolf", ninguno de los otros buques tenía consigo cualquier tipo de arma para derribar un Exocet. Pero nadie tocó alarma, dado que los británicos consideraban como altamente improbable que los argentinos pudieran atacar con un Exocet desde el aire.

Este horrible error se debe en parte a una mera casualidad, pero en parte también — según lo manifestara un observador — a las "maquinaciones del imperialismo francés"!

Hasta ese momento el gobierno francés había comprobado ser el aliado más seguro de Gran Bretaña en la crisis por las Islas Malvinas.

No solamente habrá apoyado sin reservas las sanciones impuestas contra Argentina sino que también proveyó a los británicos asistencia militar: puso a su disposición aviones de combate "Mirage", similares a aquéllos que habrían sido suministrados a Argentina, para que los pilotos británicos de los "Harrier" pudieran ensayar en disparos contra blancos. A los argentinos les irritó muchísimo que los franceses le proveyeron a los británicos también con información detallada secreta sobre su Aviación Naval, especialmente sobre sus Etendard y Exocet.

Los franceses dieron a conocer que, justamente en el momento en que Argentina ocupara las Malvinas, un equipo de técnicos de la empresa Aérospatiale debía viajar a la Argentina para ayudarle a los argentinos a "armonizar" (o, "coordinar") cohete y avión. Este es un proceso muy complicado que asegura que el mecanismo de lanzamiento que está montado en el ala transmite el dispositivo de puntería ("Zielvorgabe") exacto del piloto al cohete antes de que él puede "lanzarlo y olvidarlo".

En el marco de sus sanciones, el gobierno francés le ordenó (o, instruyó) a la Aérospatiale que retuviera al equipo de técnicos. Y el gobierno

Nº ....

Letra ....

42

británico fue informado que estos técnicos no viajaron (iban) a Argentina.

Como consecuencia los barcos de la flota de intervención navegaron hacia el Atlántico Sur creyendo que Argentina no podía atacar desde el aire con Exocet.
Y así el capitán Jeremy Black, comandante del porta-aviones "Invincible" y vice-comandante de la flota de intervención, informó detalladamente a su tripulación sobre el peligro que presentaban algunas armas. Estas armas incluían también al cohete de barco Exocet. Pero el AM 39 no figuró en su información.

Lo que los británicos no sabían era esto: Cuando comenzó la guerra por las Malvinas ya se encontraba en Argentina un equipo de técnicos franceses. éstos se encontraban ahí ya desde noviembre de 1981. Ellos no habían sido ordenados que regresasen sino que desde el 2 de abril estaban ocupados en preparar los Etendard y sus mecanismos (preparativos) de lanzamiento de Exocet, para el combate.

Herve Colin de la empresa Dassault, jefe del equipo integrado de nueve hombres, declaró más tarde que los franceses habían quedado en Argentina porque no habían sido instruidos a que regresasen, aunque durante todo el tiempo que durara la guerra

Él y su empresa se mantuvieron en comunicación: "No era que nos habían, simplemente olvidado, estábamos simplemente ahí y nadie nos pidió que regresásemos a casa".

Y así los franceses le ayudaron a los argentinos en la difícil tarea de montar los mecanismos de lanzamiento de cohete y los sistemas de dirección; además, revisaron (examinaron) estos sistemas. Colin: "Para hablar en términos generales, el avión tiene en el interior un cajón que le provee al cohete con datos e instrucciones, y un mecanismo de lanzamiento que va montado en el ala". Anadió Colin que la tarea de examinar el sistema es "un asunto bastante complicado".

Pero los argentinos tuvieron suerte porque la empresa Aérospatiale les había suministrado un mecanismo de prueba ("Testvorrichtung"), con el cual los técnicos pudieron constatar que tres de los mecanismos de lanzamiento habían deteriorado. "Nosotros corregimos los defectos y estábamos más de 90% seguros que los sistemas iban a funcionar", dijo Colin.

Los técnicos hasta ofrecieron acompañarles a los argentinos cuando el 19 y 20 de abril los Etendard volaron a Río Gallegos, la base de entrada en acción de la escuadra que se encuentra allá al sur. Pero los argentinos

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

44

eran de la opinión que esto no era necesario, pues ahora ya estaban convencidos que su sistema de arma era seguro.



Cuando el 2 de abril estalló la crisis por las Malvinas, el destructor "Sheffield" se encontraba cerca de Gibraltar en su viaje de regreso al país, después de dar una vuelta de 4½ meses; para un destructor esto es un tiempo muy largo. A través de la instalación telemicrofónica de a bordo el comandante Sam Salt anunció: "No se hagan problemas, muchachos; seguimos todavía con la orden de regresar a casa y llegar ahí el 6 de abril."

Pero seis horas más tarde Salt tuvo que anunciar esto: "Olvídense lo que he dicho antes, ahora nos vamos hacia el sur". La tripulación lo tomó con gran tranquilidad porque creía que ese viaje no les llevaría más lejos que hasta la base británica (en) Ascensión.

Pero en realidad el "Sheffield" fue uno de los primeros buques de superficie en llegar a la zona prohibida alrededor

Nº ....

Letra ....

45

de las Islas Malvinas. Tenía como objetivo demostrar, como vanguardia, la presencia británica en el Sur — para que, en caso de que se llegara a una solución diplomática del conflicto, Inglaterra pudiera partir de un status quo, en lo posible, favorable. En caso de que en esta posición surgiera un pleito — esto lo sabían los marineros —, entonces ellos estarían en la primera línea.

Porque se tenía proyectado que el "Sheffield" sirviera también como un avanzado puesto (o, base?) de defensa aérea — que estaría más cerca de (la) tierra firme argentina que el grueso de la flota — y, en caso de que hubiera un ataque aéreo, debía tocar alarma. Y así es que se tenía ya calculado que se perdería el "Sheffield".

Además, el "Sheffield" estaba muy mal armado (equipado) para defenderse contra ataques (aéreos) de baja altura. Su arma más importante era el "Sea Dart", un cohete que, para alcanzar el blanco, no puede prescindir del radar del buque — ni de personas que determinan si el blanco es un blanco enemigo. Este sistema (de armas) puede guiar cada vez sólo un cohete al blanco. además, este blanco no debe volar a una altura más baja que 600 metros. Los argentinos

conocían las debilidades de este sistema dado que ellos mismos también tenían cohete "Sea Dart". Por eso, a fines de abril, los Etendard efectuaron también vuelos de ataque de ensayo contra sus propios destructores.

El martes 4 de mayo el "Sheffield" tuvo que ocupar, en forma de "juego", nuevamente un puesto avanzado. Se encontraba al sudeste de las Malvinas, a 30 kilómetros del resto de la flota. A bordo se dio la orden de (estar en) "disposición a la defensa", o, en estado de prevención, el segundo grado más alto de (estado de) prevención, es decir que la mitad de la tripulación de 270 hombres hiciera guardia, mientras que la otra mitad descanzara.

Poco después de mediodía el capitán de corbeta Nick Batho, oficial de radio (telegrafía), captó reflejos de radar de un avión, que venía volando desde el oeste. Él no sabía que un Etendard, compuesto de una formación doble, había arriesgado salir levemente de la zona ciega del radar, de baja altura, donde no podían ser localizados, para mantener fija la posición del "Sheffield". Inmediatamente después el Etendard desapareció nuevamente bajo del horizonte del radar.

Nº ....

Letra ....

Botha le informó al teniente Peter Walpole, el oficial de (la) guardia, sobre el "posible contacto (hecho) con el radar" y luego intentó averiguar de qué se trataba. Pudo haber sido un avión enemigo, o tal vez también un helicóptero o un "Harrier", que en la pantalla del radar o en el aparato de escucha (o intercepción) de radio (o radiotelegrafía) produce una señal muy similar que los Etendard. O tal vez no fue nada. Walpole se abstuvo de dar desde el puente la orden "¡Zafarrancho de combate!" y de esta manera posiblemente logró salvar numerosas vidas humanas. Si él hubiera tocado alarma, entonces, cuando el Exocet hizo impacto, los pasillos del barco hubieran estado llenos (o congestionados) de marineros que corrían hacia la cubierta.

Walpole y el Teniente Brian Layshon, el piloto de los helicópteros del "Sheffield" — uno de esos pilotos que conocen muy bien los diferentes tipos de aviones —, se puso a esperar que un bombardero se mostrara en el firmamento. De repente, Walpole vio una nubecita de humo en la distancia. Él no se pudo explicar de dónde esa nubecita venía, dado que ni él, ni tampoco otra persona que se encontraba

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

48

a bordo, había jamás visto alguna vez un Exocet que volara hacia él con una velocidad casi igual a la del sonido.

Cuando era nubecita se encontraba todavía a dos kilómetros del "Sheffield". Walpole y Layshon gritaron casi al mismo tiempo: "¡Dios mío, es un cohete!". Cuatro segundos más tarde el Exocet hizo impacto en el centro del buque, en el estribor, a más o menos un metro de altura sobre el nivel del agua (o, línea del agua). El Exocet se abrió camino diagonalmente hasta que llegó al lugar donde se hallaban las maquinarias principales, y estalló allí con devastadora violencia.

El puente fue abandonado; los marineros se arrastraron de la escotilla hacia la cubierta. Los pasillos en el estribor quedaron imposables; enormes puertas de metal fueron sacadas de quicio, escaleras de acero fueron arrancadas. Los bordes del hueco del lugar de impacto ardían con un color rojo intenso. Mientras el teniente Layshon ascendió (o, partió) con el helicóptero para buscar socorro, la tripulación intentó apagar (extinguir) los incendios (fuegos) con baldeadas de agua de mar.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

49

A 30 kilómetros de distancia la tripulación del "Invencible" pudo ver la bandera de humo en el horizonte. Las fragatas "Arrow" y "Yarmouth" fueron enviadas a socorrer al "Sheffield". Durante 4½ horas se luchó desesperadamente para salvar al "Sheffield". Pero fue en vano. Cuando la pintura de las estructuras del buque comenzara a largar burbujas, las cubiertas bajo los pies se volvieron muy calientes y los depósitos de cohetes y munición amenazaban con explotar, a Sam Salt no le quedó otra alternativa que dar la orden de que se abandonara el buque.

Los pilotos del Etendard no tenían ni la menor idea del daño que habían causado ni si habían o no acertado algo. Sólo tenían para informar que habían cumplido con las instrucciones que se les habrá dado y que, al parecer, todo había transcurrido de acuerdo con lo proyectado. En las pantallas de sus radares habían visto la silueta de un buque de tamaño mediano y, más lejos, la de un buque mucho más grande; creían que este último era el "Hermes".

Cada uno de los pilotos escogió un blanco, transmitió (programó) a la computadora el curso

50

correspondiente, escogió de las tres posibles alturas de vuelo la altura correcta para su Exocet, prendió la cámara de abordo, que anotaba cada lanzamiento (disparo) para ser evaluado más tarde, y lanzó su cohete. Ellos ya se encontraban en su viaje de regreso cuando los cohetes bajaron sobre sus niveles de vuelo de marcha ("Marschflughöhe").

Los argentinos estaban casi seguros que habían acertado al "Hermes" o por lo menos a un porta-aviones. (Poco después los periódicos argentinos anunciaron que se había hundido al "Invincible".) Es posible que el cohete que fue programado para acertar al "Hermes" haya sido lanzado desde una distancia demasiado larga y, cuando se le fue terminando la carga propulsora, cayó simplemente en el mar.

Pero a la segunda escuadrilla (grada) de ataque le sobraban todavía tres Exocets. Los pilotos analizaron el film que fue hecho durante el primer ataque, y esperaron.

La industria de armas francesa quedó muy entusiasmada con sus productos. En un aviso que ocupaba toda una página de la revista especializada en armamento, llamada "Héraclès", los

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

51

palabras del texto de ese aviso eran hiperbólicas: "Los primeros combates en el conflicto por las Islas Malvinas han llamado la atención sobre todo sobre tres sistemas de armas franceses utilizados por las Fuerzas Armadas Argentinas. El destructor 'Sheffield' ha sido puesto fuera de combate, el porta-aviones 'Hermes' ha sido dañado — ambas cosas realizadas con el mero lanzamiento de dos cohetes AM 39, lanzados por aviones Etendard. Si se prescinde de la tragedia humana que causan estos combates, no se puede más que quedar maravillado de que una cantidad tan pequeña de armas argentinas logre imponerse contra el gran potencial ofensivo y defensivo que poseen los 2/3 de la poderosa Marina Real."

"Buque de guerra británico (fue) hundido por los argies (argentinos)", anunció al día siguiente el periódico británico "Sun". "El destructor 'Sheffield' fue acertado y hundido — se derribó a un 'Sea Harrier'", escribió el el diario "Daily Telegraph", mientras que el "Daily Star" lo puso muy corto: ¡Hundido!".

Pero, en realidad el "Sheffield" todavía no se había hundido. El casco de este buque se mantuvo flotando durante seis

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

52

días sobre el agua antes de que fuera enviado al fondo del mar por con materia explosiva de plástico.

Sin embargo, el shock que esa Nación recibió esa mañana no dejó de sentirse. "La preocupación que me tortura", había declarado el día anterior la Sra. Thatcher, "es que las Fuerzas Armadas Argentinas ataquen en el mar, abran brecha (o, se abran paso, o, rompen [¿el bloqueo?]) y podrían hundir algunos de nuestros buques".

Ahora lo inesperado había sucedido y súbitamente la guerra se convirtió en una desembriagante e incalculable realidad. La prensa comenzó a citar las voces del pueblo: "Nunca creí que esos nos iban a moler a palos", dijo un trabajador de la fábrica de acero en Sheffield. "Un par de muertos y heridos, eso sí. Pero uno de nuestros buques... ¿No significa eso acaso una verdadera guerra?"

"Tenemos que repeler (ese ataque)", dijo un rarisos en Londres. "Yo digo que bombardeen tierra firme argentina. Si no se castiga a la persona que le mete a uno la mano en el bolsillo, entonces ella la próxima vez le roba a uno la cartera". La firmeza de la nación permaneció inquebrantable.

Ante la Cámara de los Comunes el Ministro de Defensa, John Nott, reconoció: "Fue un acontecimiento completamente espantoso." La primera reacción del gobierno fue reanimar enérgicamente los esfuerzos diplomáticos de Gran Bretaña. El Ministro de Asuntos Exteriores, Francis Pym, pasó otra vez a la ofensiva. Si en los días antes habría aceptado todavía con condescendencia o hasta con una arrogante actitud de rechazo las diversas iniciativas para lograr una solución pacífica, comenzó a mostrarse ahora dispuesto a reconsiderarlas otra vez cuidadosamente. Y, en la búsqueda de una solución pacífica para el conflicto, gozaba por el momento todavía del pleno apoyo de la Primer Ministro Thatcher.

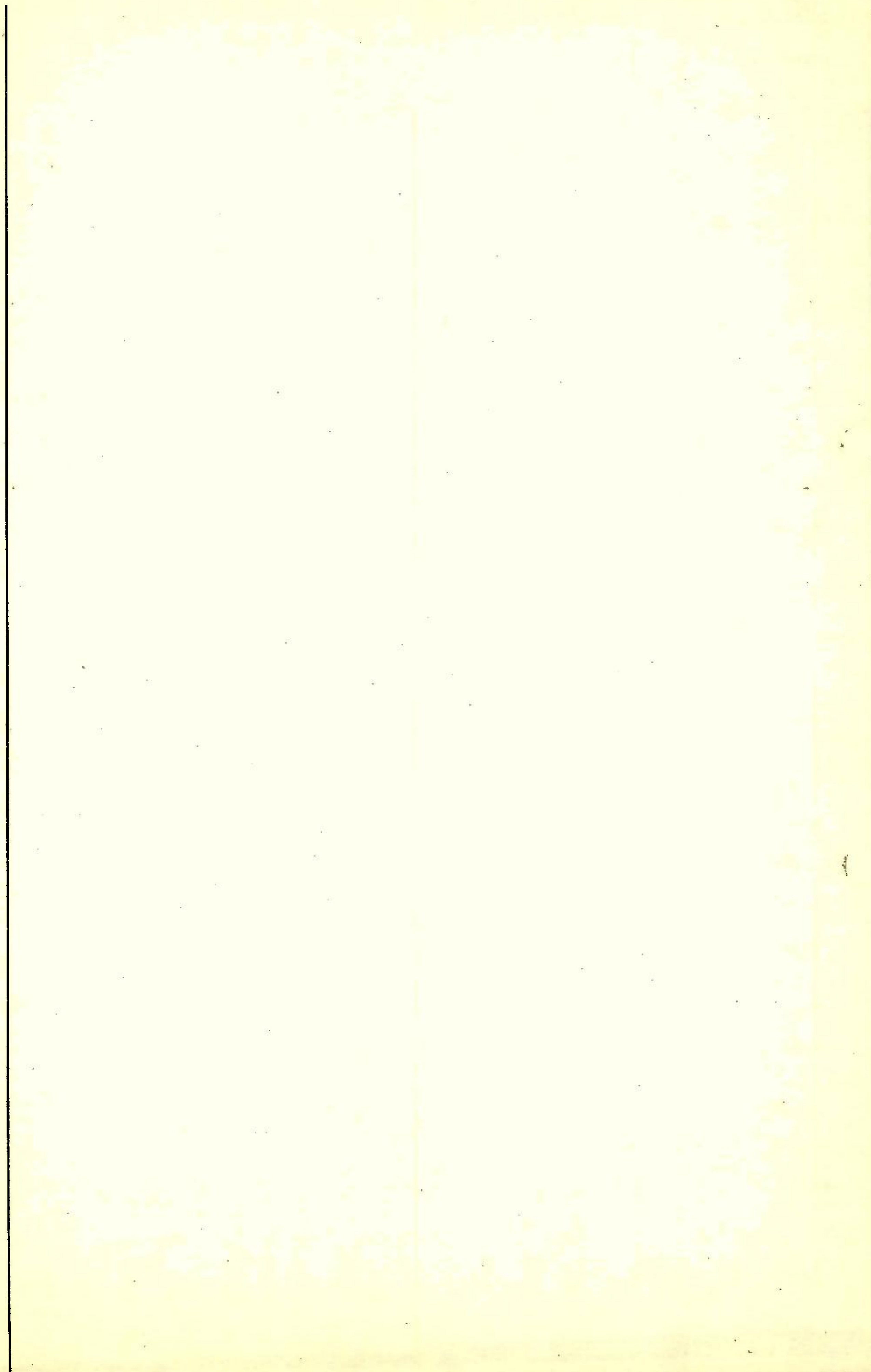
Dentro del Gabinete de la Sra. Thatcher existió de veras oposición entre el llamado partido de guerra y el partido de paz, pero no tan fuerte e inflexible como la prensa lo exponía. En la primera fase del conflicto, antes de que la guerra comenzara en serio, los Ministros de ese gabinete se habían, de hecho, dividido en dos grupos claramente delineados.

Al primer grupo pertenecían la Sra. Thatcher, John Nott y Cecil Parkinson, presidente del Partido Conservador. Éstos tenían una posición mucho más clara y menos caracterizada por el miedo hacia

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



54

la opción militar que el Ministro de Asuntos Exteriores, Francis Pym, y el Ministro del Interior, William Whitelaw.

Ya debido a su temperamento, estos dos últimos se sentían más inclinados a hacer compromisos y estos. En contraposición a los otros, estos dos habían también servido en la Segunda Guerra Mundial. Sabían lo que significa dirigir (conducir) una guerra. Por eso tenían una idea mucho más clara de lo absurda que comenzaba a ser esta guerra tan peculiar.

Sería demasiado simple decir que estaban en contra de la guerra y que el grupo de la Sra. Thatcher estaba en favor. Estos dos tendían más bien a evitar más y más acciones de guerra, mientras que la Sra. Thatcher y Co. trataban más que nada de restablecer el honor de la nación.

Justamente en esos momentos habían fracasado los viajes relámpago del ex Secretario de Estado norteamericano, Haig, que tenían como fin lograr una solución pacífica para el conflicto. Después de esto se hizo bastante obvio que los "halcones" del gabinete de guerra consideraban más bien como una farsa los esfuerzos que se hacían por lograr una solución pacífica y temían que, si se llegaba a

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

55

tener éxito con ellos, [illegible]. En cierto modo en una situación vergonzosa. Por el otro lado, Reagan tomó con seriedad las iniciativas diplomáticas y empleó todas sus energías para llegar a un arreglo.

Los malos resultados obtenidos en las semanas siguientes le desilucionaron profundamente. El 7 de mayo el gobierno peruano suspendió sus actividades de mediación para no gravar (recargar) innecesariamente sus relaciones con la junta militar argentina.

Entre tanto, ya había intervenido también la Organización de las Naciones Unidas. Dentro de esta organización los diplomáticos británicos perseguían un solo fin: evitar que el Consejo de Seguridad se ocupara de la cuestión Malvinas. Después del gran éxito que tuvieron en la votación sobre la Resolución 502, estaban seguros que si el Consejo de Seguridad volvía a ocuparse nuevamente de esa cuestión, ellos no obtendrían otro resultado tan bueno. "Del Consejo de Seguridad no nos quedaba más nada que esperar (desear)", dijo uno de los delegados británicos.

El 11 de mayo los argentinos dejaron caer (o, abandonaron) sus exigencias por soberanía argentina

56

sobre las islas. La delegación británica se sentía escéptica y no [confiaba] en la buena voluntad de los argentinos.

Ahora el Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas, Peréz de Cuéllar, pidió a los británicos que, a cambio, aceptaran un administrador de la O.N.U. en vez de un gobernador británico para las Islas Malvinas. Según su opinión, ambas partes estaban de acuerdo sobre los siguientes puntos:

1. Negociaciones sinceras, que deberían concluir en diciembre de 1982.

2. Cese del fuego y retirada de las tropas bajo la vigilancia de la O.N.U.

3. Establecer una administración interina de las Naciones Unidas con representantes de Argentina y Gran Bretaña.

Entre los puntos sobre los cuales se debería negociar todavía, pertenecían ciertos aspectos de la administración interina, especialmente los derechos (poderes) exactos del Consejo de las Islas, ciertos detalles sobre la retirada de las tropas y la cuestión si el acuerdo, que se iba a concluir sería válido sólo para las Islas Malvinas o también para Georgia del Sur y las islas

ts

ARMADA ARGENTINA

Nº

Letra

Sandwich del Sur. Se regateó durante varios días. El 18 de mayo, a las 23:15 horas de la noche, Pérez de Cuéllar llamó por teléfono al Embajador británico ante las Naciones Unidas para comunicarle la decisión que habían tomado los argentinos: Ellos habían retirado las promesas que habían hecho antes. Hasta la cuestión sobre la soberanía se encontraba otra vez sobre la mesa de negociaciones. El juego había terminado . . . y se había perdido.

Justamente en el mismo día en que las negociaciones mantenidas en la O.N.U. en Nueva York fracasaron, el "Fearless", buque de comando de las fuerzas armadas de tierra británicas, entró en la zona prohibida establecida alrededor de las Islas Malvinas.

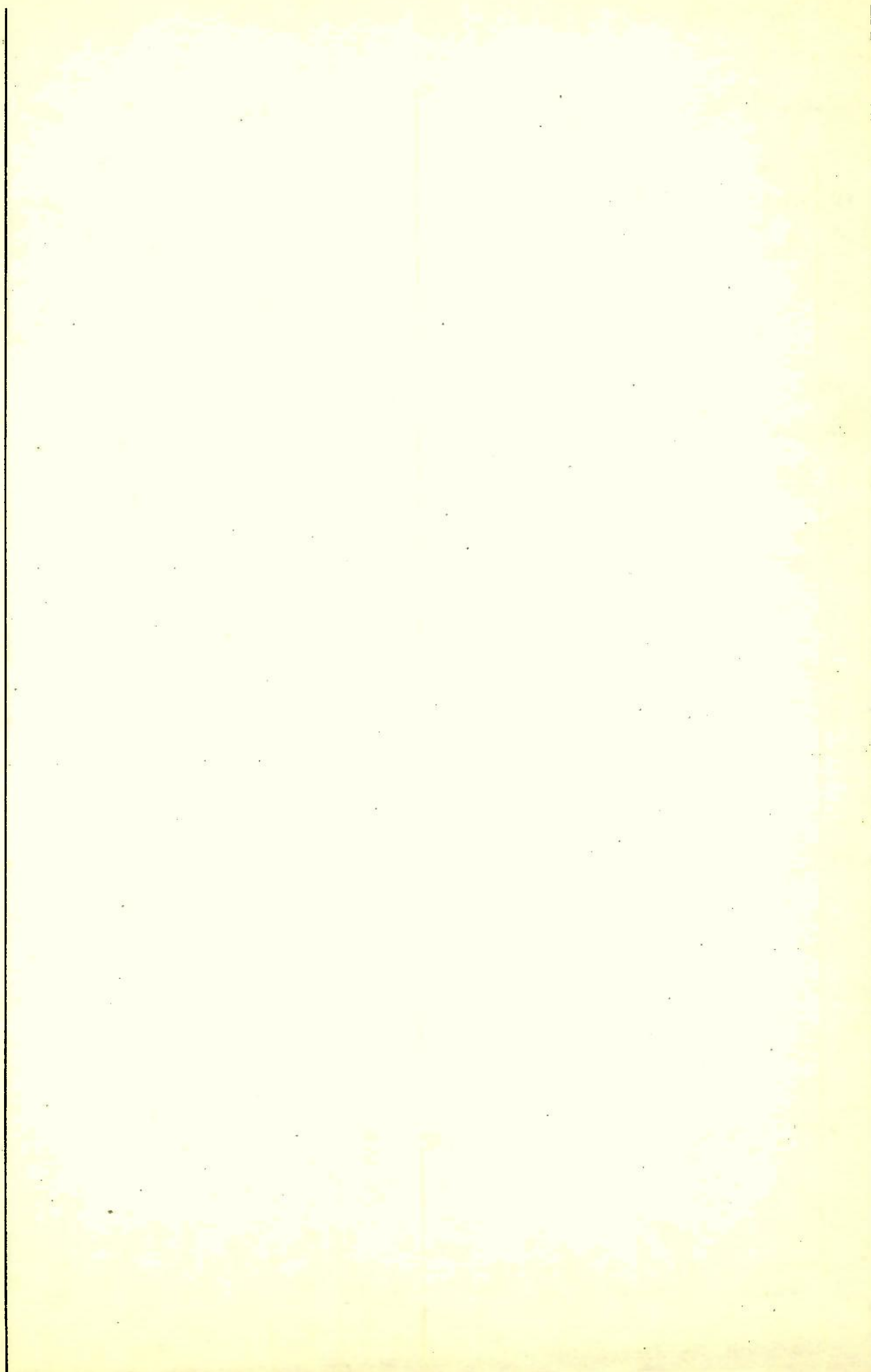
Los británicos habían reaccionado rápidamente. Por el otro lado, sus preparativos para la invasión progresaban bastante despacio y casi con la misma lentitud que las negociaciones de paz, que acababan de fracasar.

El 19 de abril, el día en que el Secretario de Estado Haig regresó, muy deprimido, de Buenos Aires a Washington, los planeadores de la invasión a bordo del "Fearless" habían

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....



58

recibido un mensaje gracioso, con cierto tono amenazante, de parte del contra-almirante Woodward. En este mensaje el comandante de la flota de intervención reprendió a los oficiales porque no progresaban con sus planes de invasión.

El Estado Mayor de Woodward había constatado que las Islas Malvinas tenían una extensión de 12.000 kilómetros cuadrados, se decía en este mensaje. Además, en estas islas se encontraban 10.000 argentinos, apenas 0,8 argentinos por kilómetro cuadrado. "¿Por qué no vamos ahí y los tomamos prisioneros?", decía en chiste el comandante.

Este chiste tenía un lado serio: Woodward comenzaba a sentirse impaciente. El día anterior había ordenado al grueso de su flota que zarpara de Ascensión y se dirigiese hacia el sur, su opinión era que los planeadores a bordo del "Fearless" y las tropas de comando a bordo del "Canberra" se arreglaran como pudieran. "Me da lo mismo lo que hacen", le dijo él a uno de los planeadores, "pero yo me voy ahora para allá abajo para ganar la guerra".

El pleito entre los comandantes del Ejército y Woodward había dominado durante

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

59

las últimas dos semanas las intensas conversaciones sobre el planeamiento de la invasión a bordo del "Fearless". Ahora algunos de los planeadores se sentían disgustados porque Woodward les había fallado.
"Woodward tenía unas ganas locas de ocupar las islas," dijo más tarde uno de ellos, "pero, al parecer, no comprendía lo mal que estábamos armados. Teníamos a disposición una fuerza armada de intervención del estilo del British Rail (Ferrocarriles Británicos) (los ferrocarriles estatales británicos que se encuentran en déficit) y no del estilo del 'Nimitz' (uno de los porta-aviones norteamericanos más modernos).

Los oficiales de las tropas de comando Special Air Service (SAS) estaban más disgustados aún. El grueso de su gente y sus equipos (armamentos) se encontraban a bordo de dos buques que, por orden de Woodward, habían zarpado en dirección hacia el Sur, pero parte de sus pertrechos se encontraba todavía en Ascensión, mientras que los comandantes del SAS se encontraban a bordo del "Fearless", que se quedaba atrás. De esta manera, una de las más pequeñas unidades de las fuerzas armadas de intervención estaba ahora desparramada en tres buques y en dos bases sobre a través del el Atlántico Sur.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

60

Las decisiones más importantes, que debían tomarse antes del desembarco, todavía no habían sido tomadas. Todavía tres días antes, en ocasión de la primera conferencia celebrada en Ascensión, los oficiales de Estado Mayor habían considerado cuatro posibilidades para la "Operation Corporate" — éste era el código para la reconquista de las islas —. Ellos no habían logrado imponer su idea favorita de conducir el ataque desde Georgia del Sur. Ahora volvieron nuevamente sobre sus tres otras alternativas. Éstas eran:

1. Establecer una base de operaciones en la Isla Ascensión, llevar a cabo una serie de ataques aéreos, con un fin específico, contra las Islas Malvinas y, en cuanto se tendría a disposición los refuerzos, iniciar un ataque en gran escala. La principal ventaja era que, de esta manera, las fuerzas armadas de desembarco ganarían tiempo para reunir informaciones, realizar ensayos de entrada en acción y asegurar el dominio naval (del mar) y aéreo (del aire) frente a y sobre las Islas Malvinas. Este plan no prometía que se tendría muy pronto resultados.

2. Ir con la flota al Sur a la zona prohibida,

Nº ....

Letra ....

61

quedar sobre (en) el mar y luego establecer un puente de cabeza en las Islas Malvinas. También esta versión prometía que se ganaría tiempo y ofrecía la ventaja de seguridad — aunque no completamente — contra ataques aéreos enemigos y por lo menos algunas acciones espectaculares. Pero eso también significaría que el grueso de las tropas de desembarco permanecería más tiempo sobre el mar — con tiempo muy malo y siempre todavía con el riesgo de ser atacados desde el aire.

3. En cuanto los buques provenientes de Ascensión llegaran frente a las islas, establecer un puente de cabeza en las Islas Malvinas. Esta alternativa (solución) era interesante para los políticos porque prometía rápidos resultados y mantenía toda la empresa en actividad (animación). Sin embargo, no dejaba mucho tiempo de sobra para realizar acciones de reconocimiento y entradas en acción por (de) las tropas de comando en las islas; además, no dejaba en absoluto tiempo para lograr (tener) el dominio sobre el mar y el aire. Según este plan, también las fuerzas armadas de tierra bajadas a la islas corrían peligro. Esta alternativa fue la que siempre obtuvo (encontró) el número más bajo de apoyadores.

Pero ahora, bajo el imperativo político de que se (debía) obtener pronto resultados, los oficiales

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

62

~~[illegible]~~ Mayor tuvieron que adoptar esta tercera alternativa — un plan que prácticamente habían copiado ~~de~~ sus anotaciones apuntes hechos en Ascensión.

El tema de efectuar un ataque directo contra las islas ya había sido enérgicamente discutido dentro del Grupo R (el Estado mayor de planeamiento de la 3ra brigada de entrada en acción, que hacía responsablemente apuntes para los planes de desembarco de los soldados de infantería de marina), cuando los oficiales volvieron a bordo del "Fearless" después de haberse recuperado de su (enfermedad de) mareo. El problema que les causaba preocupaciones a todos mientras incubaban sus planes de invasión era el peligro que la Fuerza Aérea Argentina presentaba para la flota de intervención. Sobre esta cuestión se había disputado también con el contra-almirante Woodward, comandante de la flota de intervención.

"Llevar a cabo una invasión será posible sólo si bombardeamos tierra firme y/o eliminamos (neutralizamos) la Marina argentina", escribió uno de los planeadores, "pero ambas cosas causarían problemas políticos". Y más tarde: "Queda muy claro, ahora, que no llegaremos a tener el dominio del aire (superioridad aérea)."

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

Se nos dice que los Harrier, de despegue vertical, serán posiblemente estacionados entre las islas y la tierra firme. J. T. (General de brigada Thompson) se preocupa mucho por el "Camberra"; él (Woodward) cree todavía que la Marina Real lo conseguirá, y despierta demasiadas esperanzas en los mensajes que transmite a Londres."

Al tomar la misma posición que Woodward, Thompson intentó destruir las objeciones que sentían sus camaradas. Les aclaró que la Marina tenía que probar una nueva manera de conducir guerras. Añadió que nadie tenía experiencia en conducir una guerra de cohete, y que era justo que Woodward se preocupara por la seguridad del buque almirante "Hermes".

Por el otro lado, siguió argumentando Thompson, los comandantes del Ejército no tenían que hacer nada más que aquéllo que ya venían haciendo desde hace 2.000 años. "La única diferencia que existe entre Aníbal y nosotros", dijo él una noche, "es que Aníbal iba montado en un elefante y nosotros vamos a pie". Después se ensayó una tras otra las tácticas de invasión y se analizó detenidamente cada lugar de desembarco.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

64

En la noche del 17 de abril Thompson y el conocedor de las Islas Malvinas, comandante Southby-Tailyour, extendieron sus mapas de las Islas Malvinas en el piso de la cabina de Thompson y se concentraron en la Bahía San Carlos.

Ésa no era una idea muy nueva. Ya en Plymouth — durante ese fin de semana en que los argentinos ocuparon las Malvinas —, Southby-Tailyour había hecho un círculo alrededor de la Bahía San Carlos y anotado al costado: "Protegido, buenas posiciones para observar. 100 kilómetros hasta Puerto Argentino, 165 kilómetros en el mar."

A Southby-Tailyour le habrá llamado la atención de que también los otros fijaran cada vez con más frecuencia su atención sobre la Bahía San Carlos. Esta bahía estaba lo suficientemente alejada de Puerto Argentino como para casi excluir la posibilidad de un contra-ataque. Además, las aguas que la rodeaban eran suficientemente profundas como para que permitiría que un número muy grande de buques de guerra anclara tan cerca de la costa que pudieran proteger a las tropas de desembarco contra ataques aéreos... Siempre que el Estrecho de la Isla Malvinas estuviera sin minas y fuera transitable.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

65

A la Marina le gustó este lugar de desembarco porque, de esta manera, podría participar en los combates, además, a Thompson también le pareció bueno porque le gustó la idea de poder ponerse de acuerdo con la Marina por lo menos sobre un punto. Además, la bahía estaba rodeada de colinas sobre las cuales se podía colocar baterías Rapier.

San Carlos también era de ventaja políticamente porque desde aquí los británicos podían ocupar las islas con una máxima fuerza de avance propulsión y un mínimo de riesgo. Según lo declarara Thompson, más tarde a los reporteros, la Sra. Thatcher fue así puesta en la posición de poder "decirle en la cara a Galtieri: 'Usted está en Puerto Argentino, pero yo estoy en otro lugar, ¡fastídiate!'"

Southby-Tailyour conocía cada puerto y cada bahía en las Islas Malvinas, pero no sabía nada en absoluto sobre la formación de las tropas argentinas.

Después ~~que~~ las tropas de avance del Special Air Service y del Special Boat Squadron (SBS) habían desembarcado secretamente el 1º de mayo, se logró finalmente reunir un poco de información. Esta información

fue alimentada enriquecida con trocitos interceptados de la comunicación por radio de los argentinos entre Puerto Argentino y Buenos Aires. "Pero durante mucho tiempo tuvimos que sacar nuestros datos sobre la potencia de las tropas y las intenciones de los argentinos de los reportajes de la radio BBC (British Broadcasting Corporation) y de las noticias que aparecían en los periódicos", dijo uno de los planeadores.

El 5 de mayo se recibió en el buque de comando "Fearless" una noticia procedente del buque almirante "Hermes". Esta noticia decía que la flota de intervención podría seguir sólamente un mes todavía en disposición de entrada en acción. Ahora debía comenzar a suceder algo gradualmente.

Una semana más tarde una fragata recorría el Estrecho de las Islas Malvinas, sin correr riesgo, y comunicó algunos descubrimientos muy interesantes: no se podía ver tropas argentinas, las aguas navegables de la bahía no estaban minadas y que ofrecían suficiente espacio para el transportador de tropas "Canberra" y los buques de guerra. Thompson se sintió sorprendido cuando las tropas de avance SAS constataron (confirmaron) que alrededor (en) de San Carlos no había tropas argentinas.

67

La decisión de que se desembarcaría en San Carlos fue tomada el 10 de mayo en la sala de conferencias a bordo del "Fearless". Para esa consulta habían ido al "Fearless" también los comandantes de las tropas del "Canberra". La mayoría de los presentes manifestó que estaba en favor de la idea de desembarcar en San Carlos, aunque consideraban que el plan de operaciones era muy complicado. Thompson le prohibió a todos decir ese nombre fuera de esa sala.

También más tarde algunos de los oficiales manifestaron que no estaban de acuerdo con ese plan, pero la decisión ya había sido tomada... Dos días más tarde Thompson llevó a bordo del "Canberra" las órdenes de entrada en acción para el desembarco en la Bahía San Carlos, que habían sido escritas a mano, y las puso sobre la mesa de café. Por unos segundos todos permanecieron callados, mientras se daban cuenta que el momento había por fin llegado.

El 13 de mayo, a las 13:09 horas un helicóptero Sea King despegó de la cubierta del "Canberra", llevó al "Fearless" a los oficiales en comando de las tropas especiales y los paracaidistas para mantener con Thompson la última consulta sobre la entrada en acción. En la sala de conferencias ellos

Nº ....

Letra ....

68

recibieron los últimas instrucciones. La consulta duró 2½ horas.

En la semana que siguió a esta última consulta sobre la entrada en acción, la tensión aumentó notablemente. El 15 de mayo se le informó a todos los civilistas, inclusive los periodistas, a bordo del "Canberra" que de ahora en adelante estaban bajo (el) mando militar. Por la tarde se organizó en el "Canberra" ensayos en lanzar tiros con sus ametralladoras. Con una intensidad de viento 8 comenzaron a disparar.

El martes 18 de mayo las unidades del Ejército recibieron sus instrucciones de combate. El capitán Peter Babbington, jefe de la Compañía K de la Unidad de comando 42, le ordenó a sus soldados: "¡Ataquen sin consideración y maten primero a los oficiales!"

El Comandante Mike Norman, el antiguo comandante de la guarnición británica en Puerto Argentino, dio a la Compañía J de la unidad de comando 42 sus instrucciones "Si ustedes hacen fuego contra soldados", dijo, "elijan a aquél que da señales con los brazos!"

Este consejo tan raro y estimulador fue una oculta cortesía dirigida a las tropas de avance SAS, que el 15 de mayo habían atacado Pebble Island en Gran Malvina. Los soldados del SAS pasaron 3/4 de hora saboteando aviones, hasta que llegara corriendo un grupo de argentinos; entre ellos había uno que hacía movimientos con los brazos y continuamente daba órdenes a gritos. Los británicos lo derribaron a tiros y los otros salieron inmediatamente corriendo de ahí.

El jueves 20 de mayo, la comida que se sirvió a bordo del "Canberra" mejoró de golpe. Fue como una comida para verdugos. Los cocineros de la Compañía naviera Peninsular + Oriental ofrecían bifes para desayuno, almuerzo y para el té de las 5:00. A la noche el teniente coronel Vaux habló a la Unidad de comando 42 y le exhortó a sus soldados que, en caso de que los argentinos quedaran desmoralizados simplemente por el efecto del shock que "les dejasen hacer a esos bastardos si se quisieren rendir".

Un encuentro muy similar ya había sido organizado el día ~~poco~~ antes por los Oficiales más altos (en rango) de la brigada a bordo del "Fearless". En este encuentro hubo también alguna

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

70

oficiales del grupo R cuando Julian Thompson entró con una sola hoja de papel en la mano. En esta hoja aparecía sólo la palabra — código — "palpas", ésta era la confirmación final procedente del cuartel principal situado en Northwood de que las operaciones de desembarco podían comenzar. Thompson dijo: "Señores, ya comenzamos" (o, "manos a la obra"). Después todos tocaron la bandera de la Isla Malvinas, que Ewen Southby-Tailyour había traído junto.

La bandera tenía un hueco muy feo a consecuencia de una escapada juvenil del comandante Southby-Tailyour. Antes ~~de~~ que él ~~dejara~~ abandonara las Islas Malvinas en 1979, robó la bandera del mástil del gobernador y luego la guardó en su casa de campo en Dartmoor. Ahí una rata sintió apetito por la bandera ~~e~~ hizo ~~un~~ hueco en ella con sus dientes.

Southby-Tailyour se arrepintió poco después y, cuando seis semanas antes de lanzarse a la aventura de las Malvinas se encontró con Hunt en Brize Norton, quiso devolverle al gobernador la bandera. Pero Hunt le ordenó que llevara la bandera de vuelta a Puerto Argentino, y justamente esto era lo que Southby-Tailyour ~~[illegible]~~ se estaba hacer ahora.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

71

El plan de guerra británico para el Día D, 21 de mayo, día del desembarco, era muy simple ... si es que se puede llamar "simple" a un plan que prevé el desembarco (llevar a tierra), a medianoche, sin hacer ruido, de 3.000 hombres muy cargados y miles de toneladas de pertrechos de una flota integrada de once buques. Las unidades de comando 40 y el Para 2 deberán ser los primeros en desembarcar en la "Playa Azul 1" ("Blue Beach 1") y "Playa Azul 2" ("Blue Beach 2"), a ambos lados (o, costados) del lugar llamado San Carlos.

Después deberán desembarcar la unidad de comando 45 en la "Playa Roja 1" ("Red Beach 1"), en la Bahía Ajax, y el Para 3, como última, en la "Playa Verde 1" ("Green Beach 1"), al este de Puerto San Carlos. Comienzo de las operaciones de desembarco: 1:30 horas, hora local.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

72

Traducción 188 "Der Spiegel" [illegible] 82 Nº II



¡Váyanse, bastardos!"
La absurda guerra por las Islas Malvinas (II)
Por Paul Eddy, Magnus Linklater y Peter Gillman

Los testigos más seguros (o fidedignos) de cómo comenzó la guerra por las Malvinas son unas personas que sólo por haber tenido mala suerte con su barco de velas llegaron al lugar de los acontecimientos. El conflicto por las Malvinas no comenzó en las Islas Malvinas sino a 1.300 kilómetros al Este de estas islas: en una lejana isla cubierta de hielo, llamada Georgia del Sur.

Cómo exactamente estos testigos — tres jóvenes franceses llamados Olivier Gouon, Michel Roger y Serge Briez, un cinematógrafo — llegaron ahí, fue un drama en sí. El 5 de marzo, cuando apenas habían pasado Kap Hoorn en su viaje hacia (a) la Antártida con su yate de doce metros de longitud, llamado "Cinq Gars Pour", les agarró una tormenta que parecía un huracán. La tormenta arrancó el timón (remo) y lo quebró.

En su yate con los mástiles desjarciados navegaron a la deriva (o, fueron arrastrados por la corriente) 2000 kilóme-

---

Debajo de la foto dice: Buque de invasión argentino "Bahía Buen Suceso" frente a Leith, Georgias del Sur, el 25 de marzo de 1982: Con unos chatarreros prender la llama de la guerra.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

73

ños hacia el Este, hasta que cayó la tormenta. Frente a ellos se extendía la isla Georgia del Sur y así, en busca de refugio, con pocas velas en alto, navegaron rumbo hacia el puerto Grytviken.

Esta isla, de 170 kilómetros de longitud y con la forma de una media luna, está cubierta de glaciares; aparte de esto, está cubierta casi el año entero de hielo y nieve. Está habitada por lobos marinos, aproximadamente 2.000 renos y 29 diferentes species de pájaros, inclusive 10 millones de pingüinos.

Serge Briez y sus dos amigos encontraron aproximadamentes 30 personas en Grytviken; éstos tres formaban parte del grupo de exploración (investigación) British Antarctic Survey (BAS). Ellos fueron recibidos con casi el mismo grado de frialdad que el clima de esas islas. Los británicos no les ofrecieron ni víveres ni ayuda en reparar (arreglar) su yate.

Así que tuvieron que ayudarse a sí mismos. Repararon su yate ligeramente y, para comer, encontraron papas y zanahorias conservadas en una abandonada estación de caza de ballenas; según la etiqueta, las papas y zanahorias habían sido conservadas hace casi 20 años atrás.

74

El 19 de marzo cuatro científicos del BAS transmitieron por radiotelegrafía desde Leith, un lugar a 30 kilómetros de ahí, la noticia de que un buque de socorro de la Marina argentina, el "Bahía Buen Suceso", había anclado en el puerto. Añadieron que aproximadamente 50 hombres, algunos de ellos en uniforme, habían descargado reservas (provisiones) y que en una torre flameaba la bandera argentina.

Los científicos le explicaron al capitán del buque que todo lo que estaba haciendo era ilegal, porque sin autorización por parte de los británicos nadie debía desembarcar en la isla Georgia del Sur. El capitán declaró que tenía en su posesión un (pleno) poder, por escrito, otorgado por el Foreign Office, pero rehusó mostrarlo.

Según una tradición existente, el poder legal de la isla Georgia del Sur está en la oficina del director de la base del BAS en Grytviken. Steve Martin, quien ante ejercía el cargo de director, comunicó al gobernador de las Islas Malvinas, Rex Hunt, su jefe directo, sobre la invasión y pidió que le diera instrucciones.

El 20 de marzo Hunt le dio a Martin la orden que le pidiera a los argentinos que se fueran inmediatamente de Leith y que les dijera que si deseaban desembarcar otra vez en Leith, tenían que

75

ir primero a Grytviken y hacer todos los trámites necesarios para ello: solicitar permiso de entrada y hacerse cargo de que se sellaran sus pasaportes. Esta orden le fue luego comunicada al capitán del "Bahía Buen Suceso", pero él la ignoró. Sólo estaba dispuesto a arriar provisionalmente la bandera argentina.

Cuando este suceso fue dado a conocer en Grytviken, los tres franceses decidieron navegar a Leith, pues esperaban hallar ahí el material necesario para reparar (arreglar) bien su yate. El 21 de marzo navegaron a Leith y, una vez ahí, experimentaron una sorpresa.

Según Briez, había 38 argentinos en Leith. Casi todos estaban parados en el muelle para darle la bienvenida al yate. Los argentinos le invitaron inmediatamente a los franceses a comer y le ofrecieron que se sirviesen de sus víveres. También le ofrecieron a los franceses su ayuda en reparar el yate.

Los argentinos les explicaron que habrían venido a Georgia del Sur para desmontar cuatro viejas estaciones (instalaciones) de caza de ballenas y que querían llevarse la chatarra para venderla. Además, dijeron que valía la pena hacerlo, aunque tardarían dos años en ello, porque el metal viejo (chatarra) valía 10 millones de dólares

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

76

norteamericanos. No comprendían por qué los británicos se habían excitado tanto por su presencia. La bandera argentina la habían izado solamente por broma.

El hombre que había ordenado esta invasión tan peculiar, encendiendo de esa manera la chispa de la guerra por las Malvinas, se llamaba Constantino Sergio Davidoff. Davidoff era un argentino muy vivez, de descendencia griega, que se dejaba calificar como el "Onasis" del comercio internacional de chatarra, aunque de sus grandes proyectos nunca resultó gran cosa.

Davidoff había comprado estas cuatro estaciones de pesca de la ballena de la compañía naviera Christian Salvesen, de Edinburgh, a un precio muy bajo, y esperaba sacar una ganancia de siete millones de libras esterlinas de estas aproximadamente 35.000 toneladas de chatarra. Todo esto permite que se sospeche que la invasión de estos comerciantes de chatarra tenía al comienzo verdaderamente un trasfondo puramente comercial. Pero la pregunta es ésta: ¿En qué momento se convirtió este suceso en algo más que eso?

En todo caso, fue muy curioso que a bordo del "Bahía Buen Suceso" se encontrara, además de los expertos en chatarra de Davidoff, también

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

77

un contingente de soldados de infantería de marina argentinos, provistos de armas, munición, aparatos de radiotelegrafía, equipos sanitarios y provisiones (provisiones, víveres) para todo un año.

Jorge Briez y sus dos amigos se sintieron casi toda una semana a gusto en compañía de los expertos en chatarra. A más tardar el 25 de marzo, Briez vió a la luz de un proyector de mano, la silueta de un enorme barco que estaba anclado en la bahía. Este buque no podía haber sido el "Bahía Buen Suceso", pues éste había zarpado dos días antes, llevando a bordo a soldados de infantería de marina. Pero como el frío era más fuerte que su curiosidad, Briez (dejó de mirar y) bajó a la cubierta.

Cuando apenas había entrado en su camarote, sonó un golpe muy fuerte, lo cual le asustó, y así corrió de vuelta a la cubierta. Ahí arriba fue recibido por un grupo de hombres en uniformes de camuflaje y con caras ennegrecidas. Llevaban granadas de mano en el cinturón y armas automáticas por sobre sus hombros.

Briez logró ver todavía cómo más hombres saltaban del buque de desembarco, que había atropellado su yate. Después (la luz de) un proyector muy fuerte le ofuscó (encandiló) y una voz tosca le preguntó, en idioma inglés mal hablado,

si tenía a bordo un aparato de radiotelegrafía.

Después un hombre le dijo a Briez que no debía tener miedo, pero que se le prohibía usar su aparato de radiotelegrafía o sacar fotos. A pesar de esta amonestación, a la madrugada se acostó en un bote neumático y filmó cómo del buque dinosaurio más nuevo de la Marina Argentina, el "Bahía Paraíso", se descargaba tropas y pertrechos de guerra. Duró casi todo un día hasta que los soldados habían desembarcado e ido a tierra con sus pertrechos (armas).

A la noche, los franceses fueron invitados por los expertos en chatarra a cenar en el antiguo hospital de pescadores de ballena. A esta cena también fueron soldados, más de cien, pero vestidos de civil. Briez estaba sentado frente al comandante, un hombre delgado y de apariencia juvenil, a quien, debido a su melena, se le había dado el apodo "El rubio". Este se presentó a Briez como Capitán Alfredo Astiz.

Finalmente se descubrió que "El rubio" era antes conocido también bajo los nombres, "El ángel rubio" o "El malo de Córdoba" y que habría desempeñado un papel muy siniestro en la "guerra sucia" de la junta militar Argentina en los años 1976/1977.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

79

Ellos (Astiz y Briz) conversaron bastante tiempo, pero Astiz no dijo qué proyectaba hacer en Georgia del Sur. Cuando al día siguiente su gente ___ comenzó a colocar minas, Astiz explicó que esto era una "medida de seguridad contra un ataque por parte de los británicos" y comunicó a los tres franceses que no debían abandonar la isla antes de que se hubiese concluido el conflicto.

El Gobierno británico se enteró casi inmediatamente que de esta manera Argentina había emprendido a invadir militarmente suelo británico. Pero este anuncio de alarma continuó siendo un secreto muy bien cuidado. Para el público británico y el Parlamento los únicos invasores eran los 6-10 hombres que trabajaban con chatarra; los demás, según se dijo en una declaración ante la Cámara de los Comunes, habían otra vez abandonado la isla con el "Bahía Buen Suceso".

De esta manera, el 26 de marzo los parlamentarios se retiraron tranquilos para el fin de semana. Además, el Ministerio de Defensa anunció que el buque patrullero meteorológico "Endurance" se encontraba de viaje hacia Georgia del Sur o que tal vez ya habría llegado a ese lugar — con un contingente de soldados de infantería de marina y el pleno poder de hacer uso de la fuerza si era necesario.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

80

El "Endurance" había, de hecho, recibido ya el 23 de marzo, cuando se encontraba a sólo 4 horas de viaje de Leith, desde Londres la orden de hacer escala en Grytviken y quedarse allí en espera de más instrucciones.

El teniente de los soldados de infantería de marina Keith Mills, quien había sido llevado en Puerto Argentino a bordo del "Endurance" junto con 21 soldados más, decidió echar por lo menos un vistazo sobre el contrario (adversario). Junto con Peter Leach, sargento mayor, se dejó volar en un helicóptero "Wasp", del "Endurance", y bajó a tierra 13 kilómetros antes de Leith.

Al día siguiente, por la mañana, ambos – Mills y Leach — se arrastraron por terreno imposible hasta un lugar a aproximadamente 500 metros del campamento de los argentinos. De esta manera podían observar cómo se descargaba el "Bahía Paraíso".

Mills tenía antojos de emprender una "operación policial" contra el buque argentino. Él indicó que los helicópteros "Wasp" estaban armados con cohetes y que el "Endurance" tenía a bordo dos proyectiles de 20 mm. (cada uno). Pero el gobierno británico no le otorgó la autorización para ello.

Cuando el 27 de marzo el "Bahía Paraíso" zarpó

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

81

de Leith, el "Endurance" recibió la orden de navegar diariamente a lo largo de la costa para asegurar que los argentinos no regresasen. Ya durante su primer viaje de control el "Endurance" verificó que el buque argentino navegaba tres millas marítimas frente a la costa con un curso paralelo

Ese mismo día el canciller Costa Méndez dio a conocer que el "Bahía Paraíso" iba a ser enviado a Georgia del Sur — un anuncio poco noble (insincero), dado que ya hacía algún tiempo que ese buque se hallaba en esa isla. Más amenazante aún sonaban las noticias en los periódicos argentinos, según las cuales dos corbetas, dos destructores y un submarino habían zarpado "en zafarrancho de combate para realizar operaciones en el Atlántico Sur" y que la Marina había impuesto una "Urlaubsperre" (nadie podía ir de vacaciones). El 29 de marzo también el porta-aviones "Veinticinco de Mayo" había zarpado de Puerto Belgrano.

Pero recién el 31 de marzo a las 20:00 hrs. el capitán del "Endurance", Nick Barker, hizo llamar al teniente Keith Mills para anunciarle (comunicarle) que el gobierno británico consideraba como "probable" que las Islas Malvinas y las Georgia del Sur serían invadidas en gran escala. Añadió que el "Endurance" tenía la orden de desembarcar a sus soldados de

infantería de marina en Georgia del Sur y dirigirse inmediatamente a las Islas Malvinas.

El 2 de abril, bien temprano, uno de los hombres que trabajaban con la chatarra, llamado Tito, despertó a los franceses. Tito estaba muy excitado y contaba a Serge Briez que las Islas Malvinas habrían sido conquistadas y que ahora le tocaba el turno a Georgia del Sur. Añadió que tendría lugar un desfile de banderas y que el capitán Astiz habrá quizás permitirle a Briez que filmar la ceremonia para que existiese un "documento histórico de este gran día".

Dos banderas fueron izadas en Leith. El viento azotaba estos paños de azul-y-blanco, mientras que los soldados de infantería de marina bajo el mando de Astiz, y también los hombres que trabajaban con la chatarra, estaban parados firme cantando el himno nacional. Cuando terminaron de cantar, aplaudieron y exclamaron "Viva la patria!" Al concluir este acto, Astiz pidió a todos que firmaran una declaración, en la que se decía lo siguiente: "El 2 de abril de 1982 Georgia del Sur fue cambiada de nombre — a Isla San Pedro — y está ahora bajo soberanía argentina".

Todo esto fue un poco precipitado porque el teniente Keith Mills y sus soldados de infantería de marina recib

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

83

Habían, entre tanto, desembarcado y, junto con los científicos del BAS, mantenía Grytviken todavía bajo su control.

Para proveerle, después de todo, una explicación a la realidad, Astiz y sus soldados se trasladaron esa noche a bordo del "Bahía Paraíso" de Leith a Grytviken. Por radiotelegrafía Astiz pidió que los británicos se rindieran (capitularan), pero Mills decidió iniciar el combate.

Entre tanto, los argentinos habían traído a Grytviken también la corbeta "Guerrico" y, además, podían hacer uso de tres helicópteros. Los soldados de infantería de marina británicos usaron toda la munición que tenían — según los datos argentinos, dispararon contra el "Guerrico" nada menos que 1275 tiros —, pero no pudieron resistir contra la superioridad de los argentinos.

Después que uno de los helicópteros había desembarcado tropas y los cañones del "Guerrico", que habían retrocedido una distancia segura, comenzaron a hacer fuego contra las posiciones de los soldados de infantería de marina británicos, Mills tuvo que darse por vencido.

Cuando Astiz regresó a Leith, le informó a Serge Briez que cuatro de sus hombre habían caído (sido muertos) y que un quinto habrá sido herido gravemente. Parecía que Astiz era de la opinión que la causa argentina merecía tales sacrificios.

Los tres franceses decidieron abandonar Georgia del Sur. Astiz insistió en hacerle una dedicatoria en el cuaderno (de bitácora): "Tuvimos la suerte de conocernos... aunque en un momento y un lugar inoportunos!" Firma: "Alfredo Astiz, Del otro extremo del mundo."

La manera en que el público británico se había enterado de que en su territorio soberano tuvo lugar una invasión, no fue muy apropiada para dar la impresión que su gobierno tenía todo bajo control. El viernes 2 de abril se recibió por la mañana en Fleet Street noticias procedentes de agencia (de prensa), según las cuales fuerzas armadas argentinas habían desembarcado en Puerto Argentino.

Ante la Cámara de los Comunes Humphrey Atkins, el hombre con el segundo puesto más alto en el Foreign Office, afirmaba firmemente que eso no podía ser cierto. Alguien le pasó un papelito en el cual se decía que a las 10:30 todo parecía estar otra vez en orden. El error

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

85

estaba en la hora indicada. Uno de los funcionarios había calculado mal la diferencia del tiempo entre Londres y Puerto Argentino.

Recién poco antes de las 18:00 horas — cuando el Gobernador Rex Hunt ya tenía que empaquetar sus cosas para abandonar las Islas Malvinas —, el Ministro de Asuntos Exteriores, Lord Carrington, y el Ministro de Defensa, Nott, aparecieron en una conferencia de prensa que había sido convocada con mucha prisa y confirmaron que las islas habían sido ocupadas por fuerzas armadas extranjeras.

A la mañana siguiente los diputados fueron a la Cámara de los Comunes llenos de suspenso y tensión. Esta era la primera vez que desde la crisis del Canal del Suez (1956) el Parlamento celebraba una sesión durante un sábado. Después de abrir la sesión, Atkins se disculpó por haber, "sin quererlo, informado mal" el día anterior a la Cámara de los Comunes.

Después de esto, Margaret Thatcher se levantó de su asiento muy nerviosa. Ahora había llegado el momento en que la "Dama de hierro" tenía que responder, por primera vez desde la Segunda

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

guerra Mundial, a la pérdida de territorio británico quitado a la fuerza. Ella no tuvo otra alternativa que prometer que se reconquistará la isla.

El debate, que duró tres horas, transcurrió de un modo inesperado. Margaret Thatcher se expresó enérgicamente, pero de un modo poco claro. En todo caso, dio a conocer que el lunes zarparía hacia el Atlántico Sur una flota de intervención (o, entrada en acción), pues los malvinenses eran ciudadanos británicos y, por eso, el gobierno haría todo lo posible para protegerlos (defenderlos).

A la mañana siguiente, cuando, conforme a una vieja tradición británica, Lord Carrington ofreció dimitir, la crisis gubernamental alcanzó el punto culminante. El Ministro del Interior, William Whitelaw, intentó convencerle a Carrington que no dimitiera. También Margaret Thatcher rehusó como primera reacción, aceptar su dimisión. Sin embargo, ya era obvio que sus días estaban contados. Porque al evaluar el conflicto Malvinas se había cometido un error muy grande, y si Carrington no resignaba, entonces la Primer Ministro misma terminaría siendo el objeto de las críticas.

Las acciones militares que tenían como objetivo

1ª entrar en acción.

La brigada consistía de 3.400 hombres (soldados) tres batallones de soldados de infantería de marina, más dos batallones de los paracaidistas ("Para 2" y "Para 3"). Esta unidad, compuesta de esta manera, recibió el nombre de 3ra brigada de entrada en acción. Tres batallones debían ir a bordo del crucero requisado "Canberra". Un cuarto batallón fue a bordo de la barca de pasaje del Mar del Norte, "Norland", y el quinto llegó a Ascensión por vía aérea.

Los oficiales provenientes del cuadro de mando de los soldados de infantería de marina reales (Royal Marines) debía seguir (a las unidades arriba mencionadas) el día martes 6 de abril. Un helicóptero les iría a recoger en Plymouth y a transportarlos a "Fearless", el buque de comando del Ejército de tierra.

Este cuadro tuvo una valiosa reserva, el comandante Ewen Southby-Tailyour, uno de esos tornasolantes pero queridos excéntricos, que, al parecer, siempre se ven atraídos a las tropas de combate... y cuyas peculiaridades se toleran. Southby-Tailyour, un naviero muy conocido, había por casualidad cartografiado en 1978, mientras servía en las Islas Malvinas en la defensa de la costa,

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

88

cada bahía que era más o menos grande de la escarpada costa de las Malvinas, que comprenden 16.000 kilómetros, y llenado un librito de notas (cuaderno de apuntes) de 126 páginas con detalles que parecían (innecesarios) inútiles pero sumamente valiosos.

Para decir la verdad, Southby-Tailyour no quería participar en la expedición, pues no veía cómo podía serle útil. Pero cuando Thompson le pidió que pusiera su librito a disposición para la preparación de las operaciones de desembarco, Southby-Tailyour consintió hacerlo, pero sólo bajo la condición de que se le llevara junto. Y así Thompson le nombró "Oficial del Estado Mayor sin cartera", y todavía esa misma mañana Southby-Tailyour dio ante sus otros camaradas—oficiales— un conferencia de orientación (iniciación) y expuso algunos posibles lugares de desembarco.

Por la tarde, los altos oficiales operativos ("Führungsspitze") de los soldados de infantería de marina volaron al Centro de Planeamiento situado en Northwood. Ahí acordaron que no se realizaría ninguna operación de desembarco antes de que no se hubiera adquirido superioridad naval y aérea. Según este plan, la mejor táctica sería librar un combate naval para poder después desembarcar sin

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

89

impedimentos y coordinarlo todo con un bloqueo y ataques aéreos con el fin de desmoralizar las tropas argentinas.

Los hombres (soldados) más importantes de la 3ra brigada de entrada en acción eran en ese momento, sin duda, los cuatro oficiales del llamado Grupo R (para reconocimiento = exploración), dado que ellos tenían que elaborar los planes para el desembarco de los soldados de infantería de marina.

El 10 de abril el Grupo R recibió su primera orden (instrucción) oficial procedente de Northwood: "Por favor, elaboren un plan para expulsar a los argentinos de Georgia del Sur y de las Islas Malvinas."

El Grupo R se concentró primero en la reconquista de Georgia del Sur. De esta manera, se arguyó, los políticos obtendrían el rápido éxito deseado y, además, se ganaría también tiempo en obtener (conseguir) la necesaria información secreta para el desembarco en las Islas Malvinas.

El 16 y 17 de abril tuvo lugar una conferencia a bordo del "Fearless", en la cual se debía aclarar todas las preguntas que quedaban abiertas sobre la invasión. Uno de los primeros en asistir

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

90

Esta conferencia fue el Comandante en jefe de las fuerzas Armadas de entrada en acción (o, de intervención), contra-almirante John Woodward, quien voló el día 16 de abril en helicóptero desde el "Hermes" al "Fearless. Debido a su llamativo pelo rubio rojizo, Woodward era en general conocido bajo el apodo "Sandy".

Esta fue la primera vez que los oficiales del Grupo R estuvieron personalmente frente a frente con Woodward. Ellos no le querían mucho a éste, pues se le consideraba como "muy enérgico, muy impaciente, extremadamente arrogante y ergotista".

Esta ruda evaluación reflejaba, en parte, la impaciencia del grupo R, que con Woodward no veía que sus ideas progresaban. Los del Grupo R estaban muy preocupados de que los británicos no estuviesen suficientemente cubiertos contra los ataques aéreos (por parte) de los argentinos, pero Woodward hizo hacia un lado estas preocupaciones con esta observación: "No me irriten con sus demandas de proveer superioridad aérea".

El 17 de abril el clima (dentro) de la conferencia mejoró considerablemente. Ahora Thompson y su equipo estaban sentados frente a frente del almirante Sir John Fieldhouse, director del

En esta conferencia fue el Comandante en jefe de las fuerzas armadas de entrada en acción (o, de intervención), contra-almirante John Woodward, quien voló el día 16 de abril en helicóptero desde el "Hermes" al "Fearless". Debido a su llamativo pelo rubio rojizo, Woodward era en general conocido bajo el apodo "Sandy".

Esta fue la primera vez que los oficiales del Grupo R estuvieron personalmente frente a frente con Woodward. Ellos no le querían mucho a éste, pues se le consideraba como "muy enérgico, muy impaciente, extremadamente arrogante y egotista".

Esta ruda evaluación reflejaba, en parte, la impaciencia del grupo R, que con Woodward no veía que sus ideas progresaban. Los del Grupo R estaban muy preocupados de que los británicos no estuviesen suficientemente cubiertos contra los ataques aéreos (por parte) de los argentinos, pero Woodward hizo hacia un lado estas preocupaciones con esta observación: "No me irriten con sus demandas de proveer superioridad aérea".

El 17 de abril el clima (dentro) de la conferencia mejoró considerablemente. Ahora Thompson y su equipo estaban sentados frente a frente del almirante Sir John Fieldhouse, director del

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

92

Centro de Planeamiento, de Northwood. Fieldhouse ofreció poner a disposición otro batallón más de pioneros; prometió que procuraría obtener más helicópteros de la Fuerza Armada Real y hasta dio a entender que incluiría en las fuerzas a una brigada más.

Los oficiales del Grupo R debrían creer que el Almirante había comprendido sus problemas. Pero el Centro de Planeamiento ya había mucho antes tomado una decisión, que hacía que los planes del equipo de Thompson terminaron siendo superfluos: pues se le había encomendado al comandante Guy Sheridan que reconquistara Georgia del Sur. Y ya hacía mucho que Sheridan se encontraba en camino con sus hombres (soldados).

Desde el 9 de abril, cuando él y su compañía M de 110 hombres se apartaron del contingente principal de las fuerzas (armadas) de intervención, Sheridan comenzó con los preparativos para reconquistar Georgia del Sur.

Además de los 110 hombres de su compañía M, recibió aproximadamente 70 hombres de la tropa de comando Special Air Service (SAS) y del Special Boat Squadron (SBS), una unidad hermana de la primera, pero aún mucho más secreta.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

93

El 9 de abril Sheridan voló a Ascensión. Sus hombres (soldados) fueron distribuidos y llevados a bordo del petrolero "Tidespring", de la flota de socorro Royal Fleet Auxiliary (RFA), el destructor "Antrim" y el "Endurance".

El 14 de abril el comandante Sheridan le dio a Brian Young, capitán del "Antrim", la orden de comenzar a trazar un plan detallado para atacar Georgia del Sur. Primero deberán desembarcar discretamente pequeños grupos de las unidades especiales SAS y SBS del "Antrim" y del "Endurance" para que explorar (reconocer) (informarse sobre) la disposición (formación) y fuerza combativa de los argentinos que se hallaban en Grytviken y Leith.

Recién después de esto la mayor parte de los soldados de infantería de el grueso de marina debía comenzar con las operaciones de desembarco. Este grueso se encontraba a 320 kilómetros de distancia a bordo del "Tidespring", listo para entrar en acción. Se encontraba fuera del alcance de los aviones y submarinos argentinos.

Pero todo transcurrió de una manera muy diferente a lo planeado. El miércoles 21 de abril el "Antrim" comenzó a acercarse con mucho cuidado a la isla. A las 17:00, hora local, dos helicópteros "Wessex 5" despegaron de a bordo del "Antrim". Adentro de los helicópteros iban tres grupos de

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

94

comando SAS, cada uno con cuatro hombres, llevando sobre sus espaldas enormes mochilas y un gran arsenal de armas. Estos estaban bajo las órdenes del capitán John Hamilton, de 29 años de edad.

Hamilton quería desembarcar con sus hombres en el inaccesible glaciar Fortuna, situado a 30 kilómetros de Grytviken, aunque una persona que conocía muy bien Georgia del Sur le había aconsejado que no lo hiciese. Hamilton no hizo caso. "Somos los hombres del SAS — podemos caminar sobre el agua", así caracterizó un científico británico la caprichosa reacción de Hamilton.

Tres cuartos de hora más tarde, Hamilton y sus acompañantes se encontraban otra vez a bordo del "Antrim". La ventisca era tan densa que los pilotos simplemente no podían reconocer la pista de aterrizaje. A las 10:00 volvieron a probar la suerte... y lograron aterrizar. Pero el tiempo empeoró cada vez más.

A la mañana siguiente este preludio a la reconquista de Georgia del Sur tuvo que ser transformado en una precipitada expedición de socorro. A las 8:00 Hamilton había transmitido un urgente llamado pedido de auxilio. Después de haber pasado una noche entera con tormentas similares a

paraciones, él y sus acompañantes oscilaban, agotados y subenfriados, entre vida y muerte. Tres helicópteros "Wessex" fueron a socorrerle, pero no lo hallaron, y así tuvieron que regresar al "Antrim" para cargar combustible.

Se intentó otra vez más socorrerle, pero este intento terminó peor que el primero. Aunque se logró localizar a Hamilton y su grupo y alzarlos a bordo, uno de los helicópteros se estrelló al despegar. Pero, como si se tratara de un milagro, nadie fue herido.

Entonces los hombres se repartieron en dos grupos y subieron a bordo de los dos helicópteros restantes... pero entonces también el segundo helicóptero "Wessex 5" se hizo añicos. Sin embargo, el tercero y último helicóptero logró regresar sin daños al "Antrim".

17 hombres quedaron a la intemperie sobre el glaciar — 13 del SAS y 4 de las tripulaciones de los helicóptero rotos. Si no se lograba salvarlo antes de que oscureciera, entonces era casi seguro que perecerían. Cuando por la tarde regresó del glaciar el último helicóptero "Wessex" al "Antrim", casi todos (creyeron) creían que ya no existió más ninguna posibilidad de volver a verles vivos a estos hombres.

gracias a la extraordinaria habilidad del piloto de helicópteros "Wessex", Ian Stanley, pudieron ser salvados los 17 hombres que habían quedado en el glaciar. Stanley sabía que podía hacer sólo un intento, porque con tiempo tan malo sería imposible emprender más de un intento de socorro antes de que oscureciera.

En un "Wessex" pueden ir normalmente 5 personas. Stanley y su navegador Chris Parry metieron a los 17 hombres en la cabina. El despegue salió bien, y así volaron al "Antrim", que ahora se balanceaba en el furioso mar. Bajo estas condiciones quedaba excluida la posibilidad de aterrizar con un aterrizaje manual ("Lehrbuchlandung"). En vez de oscilar elegantemente primero sobre un costado del barco y después deslizarse hábilmente sobre la pista de aterrizaje, Stanley dejó simplemente que su helicóptero aterrizara violentamente sobre la balanceante cubierta.

Pero los 17 hombres, aunque aturdidos y medio muertos de frío, seguían vivos. Esa noche Guy Sheridan escribió en su diario que la "Divina Providencia" debe haber intervenido. En el Ministerio de Defensa, en Londres, la noticia sobre los accidentes sufridos con los helicópteros causó profunda desconcertación. Todas las noticias sobre este incidente fueron rigurosamente reprimidas.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

97

Tampoco tuvieron éxito los dos comandos del SBS, que después de este incidente desembarcaron del "Endurance". Éstos fueron llevados hasta un lugar a 15 kilómetros al sudoeste de Grytviken y de ahí querían atravesar en botes neumáticos Gemini la Bahía Cumberland, que se extendía frente a ellos (o, ante sus ojos). Su primer intento fracasó debido a las tormentas, el segundo intento casi terminó culminó en una catástrofe, porque el hielo flotante desgarró sus bote neumáticos. También ellos fueron salvados por los helicópteros, y el 23 de abril se encontraban nuevamente a bordo del "Endurance".

Este día (23 de abril) los hombres del SAS procuraron otra vez desembarcar. Y volvieron a fracasar. De los 5 motores fuera-borda de los Gemini, sólo dos arrancaron. Así, formaron dos flotillas de remolque, una compuesta de tres y la otra de dos botes. A medio camino de la costa falló también el motor del bote que arrastraba el convoy compuesto de dos botes, y así ambos botes fueron arrastrados por la corriente (o, derivaron) hacia el mar, sin poder valerse.

Uno de los botes que habían ido a la deriva encontró al "Antrim" después de una búsqueda de siete horas; el otro fue llevado por el agua hasta la punta noreste de la Bahía Stromness, que estaba cubierta de hielo, y arrojado a tierra.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

los tres ocupantes habían perdido casi todas sus provisiones (reservas), pero durante 5 días mantuvieron el rumbo antes de emprender viaje hacia Leith el día en que los argentinos capitularon.

Los otros tres botes llegaron seguros a tierra y sus ocupantes, del SAS, se encaminaron hacia Grytviken.

En Northwood y a bordo del "Hermes", los comandantes del Ejército y la Marina estaban preocupados. Estas preocupaciones se intensificaron aún más cuando el "Antrim" anunció (la presencia de) aviones de reconocimiento argentinos de tipo C 130 y un submarino.

El sábado 24 de abril se presionó a Sheridan a través del "zumbador", la comunicación por radio vía satélite segura contra intercepciones, que él "hiciera algo". Sheridan vaciló. El 25 de abril a las 6:30 hrs. un helicóptero Wessex del "Antrim" vió al "Santa Fé", un antiguo submarino Diesel norteamericano procedente de la Segunda Guerra Mundial. El "Santa Fé" se dirigía obviamente hacia Grytviken, navegando en superficie y sin preocupaciones. El helicóptero arrojó cargas de profundidad (bombas de agua); éstas causaron algunos daños.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

99

A las 10:00 los helicópteros del "Brilliant" y del "Endurance" volvieron a atacar. Lanzaron cohete "Sea-Skua", que aparentemente perforaron el submarino. El dañado "Santa Fé" se arrastró con fuerte escoras hasta el puerto (anclaje) King Edward, situado cerca de Grytviken.

Ahora Sheridan decidió que también él pasaría al ataque. El grueso de sus tropas de desembarco se encontraba todavía a 320 kilómetros de distancia de él a bordo del "Tidespring", así se decidió reunir todos los soldados que encontró a bordo del "Antrim". Junto con el resto de los hombres del SAS y el SBS, y algunos soldados de infantería de marina, logró reunir un 75 hombres.

A las 12:40 el grupo combativo de Sheridan desembarcó y escaló (subió) las tres empinadas cuestas de la montaña de 300 metros que le separaba de Grytviken. Del otro lado de esta montaña las granadas de 4,5 pulgadas del fuego de barrera de los cañones del "Antrim" y el "Plymouth" hacían impacto.

A las 14:00 hrs. Sheridan se arrastró con cuidado hasta la cresta de la montaña y echó un vistazo sobre Grytviken. Algo sorprendido — y aliviado — vio ahí al que flameaban tres enormes banderas blancas. Los argentinos ya se habían rendido.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

100

A las 10:00 los helicópteros del "Brilliant" y del "Endurance" volvieron a atacar. Lanzaron cohetes "Sea Skua", que aparentemente perforaron el submarino. El dañado "Santa Fe" se arrastró con fuerte escora hasta el puerto (anclaje) King Edward, situado cerca de Grytviken.

Ahora Sheridan decidió que también él pasaría al ataque. El grueso de sus tropas de desembarco se encontraba todavía a 320 kilómetros de distancia de él a bordo del "Tidespring", así que decidió reunir todos los soldados que encontró a bordo del "Antrim". Junto con el resto de los hombres del SAS y el SBS, y algunos soldados de infantería de marina, logró reunir un 75 hombres.

A las 12:40 el grupo combativo de Sheridan desembarcó y escaló (subió) las tres empinadas cuestas de la montaña (cerro) de 300 metros que les separaba de Grytviken. Del otro lado de esta montaña las granadas de 4,5 pulgadas del fuego de barrera de los cañones del "Antrim" y el "Plymouth" hacían impacto.

A las 14:00 hrs. Sheridan se arrastró con cuidado hasta la cresta de la montaña y echó un vistazo sobre Grytviken. Algo sorprendido — y aliviado — vio ahí abajo flameaban tres enormes banderas blancas. Los argentinos ya se habían rendido.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

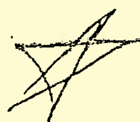
Letra ....

Sheridan llamó un helicóptero y aterrizó ahí todavía antes de que llegaron los hombres del SAS. Cuando éstos llegaron un poco más tarde, un oficial argentino les dijo todo atónito: "Ustedes acaban de atravesar un campo de minas!"

A propuesta de la Marina, Sheridan le invitó a la noche al capitán del "Santa Fé" y al comandante de los soldados de infantería de marina a una cena a bordo del "Antrim". Esta invitación fue un truco (artimaña): Por su temor a los hombres-rana argentinos y mini-submarinos, los británicos querían poner a prueba las reacciones de sus invitados. Si los argentinos aceptaban con la invitación, entonces los soldados de infantería de marina británicos podrían deducir de ello que las aguas estaban seguras.

El capitán Young se puso su uniforme de gala y parecía que los oficiales argentinos estaban contentos al ver en sus mesas cerveza y vino.

A las 19:30 Young le llevó a los argentinos de vuelta a la costa. Luego regresó, y hasta media noche permaneció despierto tomando whisky. En su diario anotó: "Fue un lindo día".



ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

102

Entre tanto, Puerto Argentino, o Stanley, como los malvineros seguían todavía llamando con insistencia la capital de las Islas Malvinas, fue convertido por los argentinos en un fuerte (o, fortaleza). A pesar del bloqueo impuesto por Gran Bretaña, la Fuerza Aérea Argentina siguió transportando diariamente más armas y provisiones a la Isla Malvinas.

Sir Michael Beetham, quien era a la vez General de la Fuerza Aérea, Jefe del Royal Air Force y miembro del Estado mayor operativo unid estaba desde el comienzo preocupado por el peligro que presentaba la fuerza armada de intervención de la Fuerza Aérea Argentina.

Las preocupaciones de Beetham llegaron a los oídos del parlamentario escosés Tom Daly quien estaba decididamente en contra de toda esta empresa. Por eso presentó en la Cámara de los Comunes una interpelación, pidiendo informes sobre las perspectivas de éxito. Pero el gabinete de guerra no se dejó desconcertar por esta campaña de Dalyell. Sin embargo, esta campa hizo fuego en la demanda (exigencia) del público británico de que el RAF bombardeara las bases de reabastecimiento argentinas situadas en tierra firme.

Nº ....

Letra ....

103

pero una bomba no es suficiente para destruir una pista de aterrizaje. Y así la RAF (Royal Air Force) llegó a la conclusión de que se debiera enviar por lo menos cuatro bombarderos para poder destruir una sola base de reabastecimiento.

Esto hubiera significado que se hubiera tenido que poner a disposición 76 aviones-cisterna. Aun bajo la suposición de que se tuviera a disposición tantos aviones-cisterna — y los pilotos, que los tripularan —, la base aérea Wideawake, en Ascensión, no hubiera tenido suficiente lugar como para recibir tantos aviones.

A Beetham le pareció que, desde el punto de vista logístico, hubiera sido más posible bombardear las bases del norte argentino. Por eso, le aconsejó al gabinete de guerra que aceptara esta solución (o, este plan), que, aunque hubiera sido menos eficiente contra las operaciones enemigas, hubiera producido un ventajoso shock.

A pesar de las discusiones mantenidas públicamente, la propuesta de Beetham fue considerada como imposible de imponer política y diplomáticamente por razones políticas y diplomáticas. Todos los Ministros retrocedieron ante la idea de llevar a efecto (realizar) este plan.

"Esta idea de atacar las bases de reabastecimiento situadas en el sur argentino tan cerca de las Islas Malvinas, le pareció a Beetham muy absurdo, pues para hacer eso se necesitaba una enorme cantidad de logística.

Para emplear un solo bombardero para que volara de Asunción al sur argentino, y luego regresara, se hubiera necitado 17 aviones-cisterna. La razón por la que se hubiera necesitado una cantidad tan enorme de aviones-cisterna es porque, al esperar por cumplir con su tarea sobre el Atlántico, también ellos hubieran tenido que ser recargados con combustible.

Para la libertad de movimiento necesaria en casos de urgencia y de vuelos fracasados, se hubiera, además de esto, tenido que poner por cada bombardero dos aviones-cisterna adicionales a disposición.

Sin rayos laser — que requieren bombas "inteligente" y una persona que, desde el suelo, las guíe hacia el blanco — se logra los mejores resultados si se arroja la carga de bombas sobre la pista de aterrizaje desde un ángulo de 30 grados. Usando este método, la probabilidad de éxito es de 50:50 que de 21 bombas una acierte el blanco.

[illegible] nadie levantó objeciones contra la idea de bombardear el aeropuerto de Puerto Argentino. Los problemas logísticos que esto implicaba eran los mismos que aquéllos relacionados con el bombardeo de las bases de reabastecimiento del sur argentino. Pero en este caso se necesitaba sólo un bombardero y una bomba.

La pista de aterrizaje quedaría inutilizable para los bombarderos y aviones de combate argentinos. Pero esto no afectaría necesariamente los "Hercules" y los "Pucará", un tipo de avión liviano, pero potente, que los argentinos habían llevado a las Malvinas. Pero con todo, el objetivo principal de este bombardeo era darle una lección a la guarnición argentina.

Beetham recalcó que esta operación representaría el ataque (o entrada en acción) más grande del Royal Air Force efectuado desde el bombardeo de la Alemania bajo Hitler y que la probabilidad de que se destruiría totalmente la pista de aterrizaje era muy "baja". A pesar de ello, Beetham recibió la orden de poner en movimiento esta operación.

El 13 de abril, un día después de las Pascuas, cuatro bombarderos "Vulcan" y cinco tripulaciones de avión fueron eximidos de su servicio en la flota aérea

Nº ....

Letra ....

práctica en Inglaterra. Los "Vulcan", en otros tiempos los porta-armas de las fuerzas armadas atómicas de disuación de Gran Bretaña, habían sido reemplazados por los modernos submarinos "Polaris" y, después de que se pusiera en servicio los aviones de combate de aplicaciones varias, llamados "Tornado", debían ser convertidos en chatarra.

Pero ahora éstos eran los únicos aviones que que el Royal Air Force tenía a disposición para realizar el vuelo de bombardeo aéreo más largo de la historia. Esta operación (o, entrada en acción) recibió el código (o, palabra en clave) "Blackbuck" (carbón negro).

El 28 de abril los "Vulcan" volaron a Ascensión. Dos días más tarde se comenzó con la operación "Blackbuck". El jefe de escuadrilla John Reeves, de la 50ma escuadrilla, debía conducir (dirigir) el primer gran ataque de los británicos contra los ocupantes de las Islas Malvinas. Se encontraba apenas tres minutos en el aire cuando interrumpió el silencio "inter-emisiones" para informar que una de las ventanas del cockpit (cabina) no se dejaban cerrar. Tuvo que regresar.

Los hombres a bordo del bombardero "Vulcan XM607" de la escuadrilla 101 estaban totalmente sorprendidos. Ellos habían despegado después que Reeves, pero

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

sólo como reserva, para el caso de una avería. Además, ya contaban con que pronto se les diera la orden de regresar otra vez a Ascensión. Su alimentación consistía de sandwichs de rosbif, jamón y queso, y café de termos. Acaba de emprender un vuelo de 15 horas con 17 maniobras de recarga de combustible.

Poco antes de las 4:00 de la mañana del 1 de mayo el "Vulcan" se encontraba a 250 kilómetros de Puerto Argentino. Descendió a 100 metros de altura para esquivar (pasar desapercibido) el radar argentino. En el último momento — a 65 kilómetros de distancia — tuvo que ascender nuevamente hasta por lo menos 3000 metros de altura para no ser derribado por la artillería antiaérea.

Bob Wright, el bombardero, volvió a examinar sus instrumentos. El sistema de navegación lenta Carousel ("Carousel-Trägheitsnavigationssystem"), que poco antes había sido comprado en el depósito de repuestos del British Airways e instalado, indicaba que el "Vulcan" se había desviado sólo tres kilómetros del curso (trayecto) prefijado.

Cuando el "Vulcan" volvió a ascender, el aparato de aviso comenzó a anunciar con un tono muy fuerte que el avión había sido registrado (captado) por el radar. Recién un minuto más tarde alcanzaría su corredor de seguridad — fuera del alcance

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

108

de aquellos cohetes "Tigercat" que Inglaterra habría vendido a Argentina. Withers prendió el aparato ECM (Electronic Counter Measure) para confundir al radar enemigo. En este momento se encontraban a 40 kilómetros de su meta.

El co-piloto, teniente Peter Taylor, logró reconocer las luces de Puerto Argentino a través de un lugar despejado entre las nubes. Wright repasó una vez más lo que tenía que hacer: abrir los pozos de las bombas, poner las alas en posición horizontal, el blanco en la cruz reticular. Todo transcurrió como durante una maniobra. A las 4:23 de la madrugada cayeron 21 bombas de 500 kilos c/una.

El piloto Withers informó: "En el transcurso de 18 segundos hicieron impacto las bombas. Me pareció horrible porque ellos no se defendieron. Ningún cañón de defensa antiaérea hizo fuego". La palabra en clave (código) fue transmitida por radio a Ascensión y luego a Northwood: "Superfuse". Esto significaba: "Tarea (misión) ejecutada" (llevada a efecto).
Lo único que les quedaba por hacer era regresar a casa.

Las aerofotos mostraban que había un cráter muy grande en el medio de la pista de despegue. Las otras 20 bombas habían, de acuerdo con lo esperado, acertado los costados. Lo único que tal vez lograron hacer esta bombas fue afectar la moral combativa de los argentinos. La pista de

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

109

pegue pudo seguir siendo utilizada por los aviones "Hercules" y "Pucara" argentinos — un hecho fue suprimido en las noticias británicas.

Por eso, todavía durante esa misma mañana todos los "Sea Harrier" disponibles de la flota de intervención — doce del "Invincible" y ocho del "Hermes" — llevaron a efecto una serie de bombardeos aéreos. Pero esta vez los argentinos estuvieron prevenidos y recibieron a los "Sea Harrier" con fuego de barrera antiaérea y cohetes antiaéreos.

En Puerto Argentino el director de la escuela, John Fowler, oyó el martilleo de los cañones antiaéreos, luego el aullido de un jet. Contra el firmamento vio que un avión de combate volaba "bastante despacio" de Oeste a Este. De repente el avión quedó envuelto en nubes de humo negras.

Fowler se preguntaba por qué será que el piloto no saltaba del avión. Después vio un resplandeciente relámpago en el firmamento... y el avión se estrelló. Al parecer, el piloto no intentó saltar del avión. En las colinas los soldados argentinos daban gritos de júbilo y saltaban de alegría. Pero Fowler se sentía mal.

Un poco más tarde se le ocurrió buscar del estante el libro de su hijo mayor sobre diferentes tipos de aviones. HOjeó y notó que los argentinos

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

110

"habían derribado uno de sus propios "Mirage".
"Casi me maté de risa", dijo.

Todos los "Sea Harrier" regresaron sanos y salvos, menos un avión al que una granada había (destruido) perforado la cola.

Todavía este mismo día, 1º de mayo, las primeras unidades SAS y SBS fueron bajadas a tierra por helicópteros en Gran Malvina y Soledad. Ahora la guerra había comenzado serio y casi inmediatamente se perdió el control sobre ello.

(Continúa en la Parte III – Próxima serie)

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

111

Traducción - 188 "Der Spiegel", 8/11.82 Nº 45, Alemania, Parte IV



"¡Váyanse, bastardos!"
La absurda guerra por las Islas Malvinas (IV) / Por Paul Eddy, Magnus Linklater y Peter Gillman

Para su desembarco en Soledad, los británicos se inventaron una artimaña: Quisieron fingir un ataque contra Puerto Argentino para distraer les a los argentinos del verdadero lugar de desembarco. Para eso necesitaban buena visibilidad (vista) para poder también observar a los barcos.

Pero el tiempo no cooperó con ellos. Se levantaron nubes de vaho (o, neblina, bruma), viento y lluvia. Y cuando la flota emprendió su viaje hacia su verdadero destino, la Bahía San Carlos, y todos los comandantes de los buques se deseaban que subieran nubes protectoras, el tiempo despejó. A las 0:30 horas del 21 de mayo, el día del desembarco, el firmamento sobre sus cabezas era de un azul intenso. En frente de sí podían ver claramente la línea de la costa.

Después tuvieron una segunda avería: Un comando del Special Boat Squadron (SBS) debía, todavía antes de que tuviera lugar la invasión, vencer, sin hacer ruido, puestos avanzados argentinos situados en Fanning Head. Y así,

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

112

dos docenas de hombres desembarcaron, entre ellos el capitán Roderick Bell, de los soldados de infantería de Marina, que habla perfectamente el español. Con un megáfono Bell pidió a los argentinos que se rindieran.

Algunos de ellos aparecieron, pero otros hicieron fuego. Los hombres del SBS devolvieron el ataque, algunos argentinos cayeron, otros fueron tomados prisioneros, el resto huyó. De esta manera el ruido del combate produjo ruidos de fondo traicioneros en los preparativos de la operación de desembarco.

En el lugar San Carlos mismo no había argentinos. Sin embargo, los británicos se vieron, en una nueva dificultad: El lugar para el desembarco de la unidad de comando 40 estaba obstruido (cerrado, atajado) por rocas.

Los livianos tanques, que estaban bien addentro en los botes de desembarco, no podían bajar, los soldados tenían que pasar al lado de ellos y chapotear (o, vadear) por aguas profundas y peligrosas hasta la costa.

Pero finalmente, los tanques lograron desembarcar otro lugar, y así se liberó la colonia (de) San Carlos. La mayoría de los 31 habitantes eran personas que habían huido de Puerto

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

113

Argentino. Ellos no estuvieron muy impresionados cuando el "Union Jack" fue izado.

Entre tanto, también el resto de las tropas de desembarco fue a tierra de un modo similar, poco elegante. Ya comenzaba a amanecer cuando todos habían desembarcado. La unidad de comando 40 quedó en San Carlos, mientras que la unidad de paracaidistas "Para 2" ocupó las colinas Sussex para asegurar el puente de cabeza contra ataques procedentes del Sur. "Para 3" invadió Puerto San Carlos.

Atónitos, los británicos constataron que la noche anterior unos 40 soldados argentinos habían abandonado, en forma de huida, Puerto San Carlos. Según (las) informaciones de las tropas de reconocimiento SBA, ese lugar no estuvo vigilado.

Los pilotos de los helicópteros de la flota de intervención no tenía ni la menor idea del descubrimiento que el Para 3 había hecho en Puerto San Carlos. Suponiendo que ese lugar estaba libre de enemigos, un helicóptero Sea King despegó hacia San Carlos con una carga de cohetes Rapier. Este iba acompañado de un helicóptero Gazelle más liviano. Cuando ambos helicópteros ~~pasaban~~ por Punta Cameron (Camerons Point), los soldados argentinos hicieron fuego contra ellos.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

114

…rea Wing logró escapar, pero el Gacela fue acertados. El piloto, aunque ya mortalmente herido, logró dirigir su helicóptero en dirección hacia el mar. Durante un cuarto de hora los argentinos hacían fuego contra los británicos, que llevan a la deriva en (y se derivaban) el mar. Finalmente, el sargento mayor Ed Candlish logró arrastrar al piloto a tierra. El piloto murió en los brazos de Candlish.

Minutos más tarde Candlish tuvo que ver (mirar)(observar) cómo otra gacela fue derribada y quedó envuelta en llamas. El piloto y el co-piloto fueron muertos. (perecieron)

Rick Jolly, el médico de la Marina, que fue al lugar del acontecimiento con un helicóptero Wessex del "Canberra", cargó a sus camaradas muertos en su helicóptero y los llevó consigo, a pesar de que se les habría prohibido a los sanitarios que llevar los cadáveres de los caídos de vuelta a la flota. Jolly: "Es que yo simplemente no podía dejarlos ahí, (tirados) acostados sobre las colinas!"

Pero al hacer esto Jolly también quiso que sus camaradas reflexionar (forzar) : "El 'Canberra' fue atacado durante todo el día, pero algunas de nuestras personas que se

Nº ....

Letra ....

encontraban a bordo, se habían comportado como si ésto no les interesara (concerniera). Recién cuando vieron a estos dos muertos se dieron cuenta que nosotros nos encontrábamos en una verdadera guerra, en la cual se hacía fuego!"
disparaba tiros

A la noche los pilotos de la brigada organizaron los funerals para los caídos — los primeros de muchos más. Después de esto, bebieron hasta emborracharse.

El vocabulario de la fuerza armada de intervención conocía (tenía) tres nombres para los argentinos: "Argies", naturalmente; "comilones de porotos", porque se les atribuye a los argentinos que tienen una predilección por todas las diferentes clases de porotos, y el nombre que fue oído con mayor frecuencia: "Spics" (debido al hecho de que muchos argentinos son descendientes de españoles).

Pero la baja estima que estaba contenida en estas expresiones comprobó ser — en lo que respecta a la Fuerza Aérea Argentina — un prejuicio fatal.

Sobre el papel los argentinos tenían dos ventajas: una (super)potencia aplastante en cuanto al número de soldados y bases situados en tierra firme.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

116

Sin embargo, la base más próxima, Río Gallegos, se encontraba por lo menos a unos 600 kilómetros del Estrecho de las Islas Malvinas. Esto significaba que los pilotos argentinos tenían que aprovechar plenamente su radio de acción, debido a ello, tenían muy poco tiempo disponible para localizar el blanco. O para realizar (o, llevar a cabo) ataques aéreos.

También por otras razones la Fuerza aérea tenía considerables desventajas. Los pilotos estaban — en parte con ayuda francesa y en parte con ayuda israelita — muy bien entrenados, pero casi sólo para operaciones en tierra firme. Pronto se dieron cuenta que sobre el mar eran captados con más facilidad.

Los argentinos tuvieron que luchar contra un enorme arsenal de cohetes y cañones que se disparaban contra ellos desde barcos y, después del desembarco cerca de San Carlos, también desde tierra. Además, en combates aéreos los argentinos eran muy inferiores a los británicos.

El peligro principal para la flota británica eran los tres escuadrías argentinas, que estaban equipadas con un total de 68 aviones Skyhawk A4P norteamericanos. En el aire, sus adversarios eran los Sea Harrier de los británicos. Ambos aviones, tanto los Skyhawk como los Harrier, no necesitan una

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

117

pista de despegue muy larga; su peso y tamaño son casi iguales. Pero aquí termina la lista de cosas que ambos tienen en común.

Los Skyhawks argentinos eran aviones de unos 20 años de viejos, la versión más vieja de este tipo de aviones, que fueron vendidos a Argentina en 1966 por la Marina de EE.UU. Sus aparatos de visión (o, visibilidad) y de puntería eran inferiores a los sistemas guiadores de armas, con pantallas a la altura de la vista, que los pilotos británicos usaban en los combates aéreos. Además, en los vuelos de baja altura los Skyhaws son aprox. 160 kilómetros por hora más lentos.

Pero en cuanto al armamento apenas existió — teóricamente — una diferencia. Oficialmente, ambos tipos de avión, tanto el Skyhawk como el Sea Harrier, estaban equipados con la misma edición "primitiva" de cohetes aire-aire Sidewinder. Estos cohetes se orientan por la ejección de calor de los motores a reacción y, por eso, deben ser lanzados a la espalda del enemigo.

Pero los británicos habían secretamente echado mano del depósito de armas de la OTAN y equipado sus Harrier con la versión más nueva de los Sidewinder norteamericanos AIM 9L, cuyos sistemas de guía altamente sensibles les permite hacer fuego contra aviones enemigos desde cualquier posición.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

118

En realidad, a los arsenales de armas de la OTAN se tiene acceso sólo en caso de de una crisis en Europa. A pesar de ello, los británicos pudieron servirse de estos arsenales porque los norteamericanos estuvieron inmediatamente dispuestos a añadir 100 nuevos Sidewinder (a los arsenales) para completar las existencias.

Además de esto, los británicos tuvieron otra ventaja porque, como aviones de despegue vertical, los Harrier no pueden ascender verticalmente sólo desde el suelo sino también al volar. En este maniobrar — llamado "Viffing" (vectoring in forward flight) — el piloto prende adicionalmente los motores para [illegible] arriba (vertical) y disminuye simultáneamente la velocidad de vuelo. En los combates aéreos esto comprueba ser una ventaja decisiva: Un piloto de un Harrier, que se ve perseguido por un enemigo, simplemente efectúa (realiza) un "viff," deja que el adversario pase volando por debajo de sí, y así el cazador (perseguidor) se convierte en caza (perseguido). (ver el gráfico, o ilustración).

Además de los Skyhawks, la Fuerza Aérea Argentina tenía también 44 aviones de caza supersónicos, éstos llevaban la designación "Mirage III". La mitad de ellos eran del tipo Dagger, de la versión israelita del Mirage. Llegaban a alcanzar mach 2,2 (es decir, más de dos veces

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

119

más rápido que la velocidad del sonido), pero sólo cuando se encontraban a grandes alturas. En vuelos de baja altura apenas eran más rápidos que los Harrier; tampoco estaban mejor armados que los Skyhawks.

Los pilotos de la Fuerza Aérea aprendieron a volar y las tácticas de conducir guerras aéreas principalmente de los ases (Assen) de la antigua Fuerza Aérea Alemana, que habían emigrado. El más conocido de éstos era Hans-Ulrich Rudel — quien a los 30 ya fue una leyenda hizo historia. Rudel fue encarcelado por los norteamericanos en 1945, pero debido a sus heridas fue puesto en libertad; pronto fue a Argentina.

Con sus primeras entradas (misiones) en acción contra la flota de intervención, que todavía se encontraba en alta mar, la Fuerza Aérea no tuvo éxito. Perdió en ello tres Skyhawks y dos Mirage. Pero después que los británicos desembarcaron en la Bahía cerca de San Carlos, las cosas mejoraron para la Fuerza Aérea.

Dado que ahora, por lo mejor, parte de la flota británica se encontraba (anclada) en el Estrecho de las Islas Malvinas, los pilotos argentinos no necesitaban ya desperdiciar su valioso tiempo de espera buscando un blanco. Ahora podían volar también sobre tierra — por sobre Gran Malvina —, tal cual lo habían aprendido. Las colinas les protegían hasta casi el último momento contra el radar enemigo.

Alrededor de las 10:00 de la mañana del 21 de mayo los primeros Skyhawks y Mirage despegaron de sus bases en tierra firme y se dirigieron al Este. Durante las próximas horas y días los británicos tuvieron que experimentar... con un estado de ánimo casi fanático cuán peligroso puede ser el enemigo aunque parece ser inferior.

A bordo del "Canberra" hubo gran tranquilidad esta mañana, algo muy sorprendente. Los oficiales de la compañía naviera P. & O. se paseaban en sus uniformes azul-y-blanco por la cubierta de paseo. Este buque blanco, muy grande, se encontraba tan cerca de la costa que la tripulación podía ver cómo las olas quebraban contra las rocas. A las 8:48 horas llegaron los aviones.

Los atacantes no eran ni Skyhawks ni Mirage provenientes de tierra firme sino aviones Pucará, que vinieron volando de Puerto Argentino a una altura tan baja que casi tocaban los tallos de la hierba. Atacaron simultáneamente a los soldados que se encontraban en la costa y también a los buques. La fragata "Argonaut" quedó dañada. Dos aviones argentinos fueron derribados, pero seguían viniendo siempre más aviones.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

121

Entonces aparecieron los primeros Skyhawks y Mirage para iniciar un ataque en gran escala, que duró todo el día; en total eran 72 aviones.

Su primer víctima fue el "Ardent", una fragata británica de las más modernas, de la clase Amazona. Dos bombas de 500 kilogramos cada una cayeron sobre la cubierta de popa y la abrieron como si fuese una lata de conservas. La instalación del timón (o, remos) quedó dañada y así siguió derivando (moviéndose a la deriva) a una velocidad de 18 nudos. Aunque ya no pudo defenderse, dos aviones más arrojaron otras 10 bombas sobre la parte anteriormente dañada.

El piloto de helicópteros Michael Crabtree despegó, junto con Rick Jolly, de Fanning Head, para socorrerle a sus camaradas a bordo del "Ardent". Jolly estaba sentado al lado de la ventana y podía ver el "fuego de infierno" en las entrañas del buque. Las llamas hicieron que el buque pareciera un alto horno que se apagaba.

Alan West, el comandante del "Ardent", dio la orden de abandonar el buque. Algunos marineros, inclusive el capitán West, lloraban. Más tarde se constató que 24 hombres fueron muertos y 30 (además) heridos.

Los ataques continuaron. Parece que el blanco

más importante para los argentinos era el "Canberra". Después de medianoche, bajo la protección de la oscuridad, este buque de transporte de tropas salió de la zona de los combates y se fue hasta la frontera oriental de la zona prohibida, quedando fuera del alcance de los aviones argentinos.

Los buques de guerra no pudieron retroceder (retirarse) y por eso sufrieron (grandes) devastadores golpes (daños) durante este primer día de lucha: el "Ardent" se hundió, el "Argonaut" fue severamente dañado, mientras que el "Antrim", el "Brilliant" y el "Broadsword" todos sin excepción, fueron acertados por bombas que no estallaron.

Estas bombas no estallaron debido a dos razones: Algunas de ellas, procedentes de EE.UU., eran de casi 13 años de viejas y sus conductores (Leitungen) estaban podridos. Las otras bombas habían sido arrojadas desde una altura tan baja que para el mecanismo de ignición el tiempo era muy corto para que el detonador entrara en la carga explosiva antes de que las bombas chocaran.

Para no ser captados por el radar, los pilotos de los Skyhawk y Mirage volaban los últimos 250 kilómetros hasta la zona de los combates a una altura de un máximo de 3 metros sobre las olas.
de altura

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

123

Al volar a altura tan baja, los altímetros simplemente ya no indicaban más nada: así los pilotos volaban guiados por "aviso de fondillos del pantalón" ("Hosenbodenanzeige") esperando detectar a tiempo las olas grandes para no chocar contra ellas. Si lograban de esta manera acercarse a algún buque británico, entonces aplicaban horripilantes tácticas de ataque. Un piloto argentino de aviones Skyhawk las describió así: "Los cohetes defensivos le asen a uno recién después de haber volado 200 metros. Así se tiene este corto tiempo a disposición para volar hacia el blanco. Después se vira de acá para allá hasta que se ha llegado cerca. Entonces, con vuelo en picado, se desciende sobre el buque, arroja la bomba desde 150 metros y luego se vuela en dirección recta, si es posible a tan baja altura que casi se roza el mástil; de esta manera no le pueden acertar a uno los cohetes. En cuanto se ha pasado el avión, se asciende con el avión verticalmente, curvando. La bomba tiene una espoleta retardada para que — ¡ojalá! — sólo haga volar en pedazos al buque y no también a tí."

Algunos pilotos no lograban regresar volando a la base porque se les terminaba el combustible. Tenían que ascender con el sillín catapulta.

La defensa antiaérea británica causó grandes

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

124

jefes a los pilotos argentinos. Estas bajas no fueron de 75%, como se supuso originalmente, sino sólo de 50%.

El teniente Ricardo Lucero, de 24 años de edad, dijo que en el período de seis días la mitad de su escuadra no había regresado. Sin embargo, sus jefes habían declarado que los aviones que faltaban habían sido "trasladados" a otras bases. Pero los pilotos habían adivinado la verdad y después le llamaban al Estrecho de las Malvinas sólo todavía "el valle de la muerte".

El sábado 22 de mayo la mayoría de los aviones británicos permanecieron en sus bases y los británicos aprovecharon esta pausa para abastecer su puente de cabeza con las ~~reservas~~ municiones (víveres) que urgentemente necesitaban y para instalar baterías de cohetes anti-aéreos Rapier.

Pero esta pausa fue engañosa. Exactamente a las 14:00 horas del domingo aparecieron los primeros Skyhawk. Un cohete Rapier, lanzado desde la costa, derribó al primer Skyhawk; el segundo avión arrojó sus bombas demasiado temprano. Pero entonces se comenzó en serio el ataque — una ola de Skyhawks y Mirage seguía una a la otra, ~~tenazmente~~ decidida de ~~combatir~~ acabar con la defensa antiaérea.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

125

La fragata "Antelope", un buque-hermano del "Ardent", anunció que había derribado dos aviones y que había ayudado a derribar otro más. Después ella misma fue acertada, tuvo que ser abandonada y se hundió al día siguiente.

El lunes volvieron a atacar los argentinos, con 24 aviones. Esta vez los Mirage volaban en frente de los Skyhawk. Aviones Harrier del "Hermes" y del "Invincible" les salieron al encuentro. Mientras tanto, estos dos porta-aviones quedaron en el mar, lejos, fuera del alcance de los aviones argentinos.

Uno de los grandes buques de desembarco, el "Sir Galahad" recibió un golpe de bomba en el costado. La bomba no explotó, pero el buque tuvo que ser evacuado. También el "Sir Lancelot", buque-hermano del "Sir Galahad", fue dañado.

Desde que comenzaron las operaciones de desembarco hasta esta noche se había derribado 26 aviones argentinos. El número de buques británicos que se habían hundido o que fueron acertados por bombas que no estallaron ascendía a diez.

El capitán Jorge Colombo y su escuadrilla de aviones Super-Etendard habían, desde

que se hundiera el "Sheffield", estaba esperando durante tres semanas por su gran día. El 25 de mayo, feriado nacional, se les avisó que se había divisado un buque muy grande que se dirigía hacia el estrecho de las Malvinas. El buque se encontraría así dentro de su alcance. Y así se volvió a hacer los preparativos para lanzar dos cohetes Exocet.

La entrada al Estrecho de las Malvinas estaba bajo la vigilancia del destructor británico "Coventry", un buque-hermano del "Sheffield", que se había hundido. El "Coventry" estaba escoltado por la fragata "Broadsword", que estaba equipada con cohetes de corto alcance llamados "Sea Wolf". La Fuerza Aérea Argentina tenía la orden de neutralizar (o, eliminar) ambos buques.

Los dos primeros intentos realizados por la mañana fallaron. El radar del "Coventry" captó a los Skyhawks, que se le acercaban volando, cinco de ellos fueron derribados.

Pero a las 15:30 horas vino una bandada de Skyhawks, escortados por Mirage. Esta vez el "Coventry" fue acertado por tres bombas que estallaron. 5 minutos más tarde este buque hacía agua en el babor; después de 20 minutos zozobró; 19 hombres perecieron.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

127

Un poco más tarde dos Super-Etendard argentinos volaban hacia un blanco no identificado. Volaron por debajo del radar británico y desde 15 á 30 kilómetros arrojaron, cada uno, un cohete Exocet.

Acertaron al buque-carguero "Atlantic Conveyor". La destrucción de este buque-vapor de reabastecimiento, en la que perecieron 12 personas, fue la pérdida logística más importante que los británicos hasta entonces habían sufrido.

El "Atlantic Conveyor" estaba encaminado hacia "San Carlos y llevaba a bordo reservas provisiones y pertrechos de guerra urgentemente necesitados. Entre estos pertrechos se encontraban también 4 helicópteros de transporte Chinook, que cargaban 80 hombres cada uno, y que debían ser empleados en el avance contra Puerto Argentino.

Las consecuencias eran devastadoras. Por el momento el General de brigada Julian Thompson tuvo que cambiar radicalmente sus planes para el avance contra Puerto Argentino.

Thompson puso hacia un lado todas las objeciones y reiteró insistentemente que las unidades debían avanzar a cualquier precio, si era necesario, hasta debían ir a pie. El fue quien acuñó la expresión de las botas del Ejército o LTT — del

"Transportadores de tropas de acero"; para él, éste era el armamento más importante de la Fuerza Armada.

En el diario de guerra oficial de su unidad, el teniente coronel Hunt, de la unidad de comando 40, describió el 25 de mayo como "el día más deprimente de la cruzada".

En Londres el Ministerio de Defensa anunció deliberadamente que el "Atlantic Conveyor" todavía era capaz de nadar y que gran parte de su valioso cargamento probablemente podría ser rescatado (salvado).

Inmediatamente después, el 29 de mayo, los argentinos iniciaron su primer ataque combinado, usando pilotos de la Marina y de la Fuerza Aérea, y sacrificaron su último cohete Exocet.

El capitán Colombo describió así los preparativos para este ataque: "Los de ahí arriba preguntaron si nosotros teníamos algo en contra de que ellos llevaran junto cuatro Skyhawks de la Fuerza Aérea para el ataque contra el 'Invencible'. Nos dijeron: 'Atacarán primero con su Exocet, entonces los otros vendrán detrás y arrojarán sus bombas'."

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

129

Los dos Etendard debían guiar a los Skyhawk a la zona donde se encontraba el blanco, localizar al porta-aviones "Invencible" y arrojar el Exocet. Después los Skyhawk debían dirigirse hacia el blanco guiados por la huella de humo del cohete y lanzar contra el blanco el golpe de gracia con sus bombas. Y así sucedió... casi así.

Los Etendard divisaron un objeto muy grande en sus pantallas, creyeron que éste era el "Invencible"; así, uno de ellos arrojó el valioso Exocet.

Los Skyhawk siguieron inmediatamente (la huella de humo del Exocet). Por radio-teléfono ("Sprechfunk"), Daniel Vásquez, líder (o, jefe) de la formación, anunció: "Puedo reconocer todo. Es un porta-aviones. Veo fuego y muchísimo humo. El cohete ha hecho un impacto completo. Ahora yo estoy volando hacia el buque guiado por la huella de humo. Ahora... arrojo las bombas". Antes de que pudiera decir algo más todavía, Vásquez fue derribado, como también otro Skyhawk más. Los otros dos lograron escapar.

A la noche circulaban en Buenos Aires informaciones confidenciales y fantásticas especulaciones por parte de la prensa según las cuales el "Invencible" habría de veras, sido puesto fuera de combate.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

130

las informaciones no eran acertadas. Los argentinos habrán lanzado su último Exocet sobre los restos del "Atlantic Conveyor", malgastando así este cohete. A la noche — hora local de Londres — el Ministerio de Defensa británico dio a conocer en escueta palabra que el enorme carguero habrá hundido.



La flota de intervención llevó consigo a 28 periodistas. Estos iban acompañados de 7 censores o "vigilantes" ("observadores") procedentes del Ministerio de Defensa y de los oficiales de la prensa de las unidades del Ejército. Estos debrán cuidar que ninguna noticia, que debrá ser mantenida en secreto, fuera transmitida a Gran Bretaña.

En el Ministerio de Defensa en Londres habrá más "vigilantes" que debrán asegurar que los reportajes no pasasen ninguna información importante al enemigo ni pusieran en peligro a la seguridad de las Fuerzas Armadas. Con frecuencia, ambos grupos de censores se contradecían:

Y así es que se le amonestó a los corresponsales a bordo de la flota de intervención.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

131

a cabo por los bombarderos Vulcan contra el aeropuerto de Puerto Argentino. A la noche el BBC transmitió las publicaciones (o, divulgaciones, comunicados oficiales) del Ministerio de Defensa sobre los ataques aéreos.

John Witherow, del "Times", informó sobre el "fracaso" del ataque efectuado por los Vulcan y tuvo que constatar que este ataque había sido, sin causa, transmitido como "éxito" de los ataques". El informe sobre un enfrentamiento entre dos unidades británicas que, por error, hicieron fuego una contra otra, sufriendo graves consecuencias, fue convertido en un "victorioso tiroteo" contra el enemigo.

Pero estos eran sólo algunos de los muchos casos. Lo que a los reporteros les molestó mucho fue que después del desembarco en San Carlos se les pusieron trabas a la adquisición y transmisión de informaciones. Algunos de ellos volvieron a encontrarse nuevamente a bordo de buques que no iban a la zona de los combates sino que, más bien, se alejaban de ella. Otros se encontraban en los lugares de los acontecimientos, pero a muchos kilómetros de algún teléfono o [illegible] de los corre

Nº ....

Letra ....

lo que a veces también solía pasar era que algún oficial de la prensa simplemente se olvidaba de pasar a otros el manuscrito. En algunos casos los reportajes eran marcados con el nombre de otro autor.

Muchas veces simplemente fallaba todo. Un día hasta se hizo desaparecer a soplos el centro de "Sat-Com" (Satellite Communications = comunicaciones satélite), situado en la Bahía Ajax, del cual se transmitía todas las informaciones (o, reportajes). El único helicóptero Chinook, que se logró salvar todavía del "Atlantic Conveyor", había aterrizado demasiado cerca; el remolino producido por el rotor alzó la cúpula del Centro de Comunicaciones Satélite y volvió el disco de transmisión. Después de este incidente no existió durante varias horas ninguna comunicación entre las Malvinas y Londres.

El pleito sobre la transmisión objetiva de las noticias corrió hasta Londres, donde la Sra. Thatcher usaba palabras muy fuertes. Ella se sentía disgustada especialmente por el BBC, porque los reportajes que esta estación emisora hacía sobre la guerra le parecían a veces claramente subversivos. "A veces nos tratan a nosotros casi igual que a los argentinos", se quejaba ella.

133

El istmo de Goose Green sólo debía ser atacado para destruir el aeropuerto usado por los aviones argentinos Pucará. Pero bajo la presión ejercida por el Ministerio de Planeamiento, de Northwood, la conquista de Goose Green se convirtió en una de las metas más importantes de la guerra.

El sábado 29 de mayo a las 2:30, hora local, las tres compañías avanzadas del batallón de paracaidistas "Para 2" traspasaron, bajo el mando de su teniente coronel "H" (Herbert Jones), su "línea de partida" cerca de una entrada al istmo que no medía más que 350 metros. Llovía fuertemente.

Procedente de Brenton Loch, en el oeste, el destructor "Antrim" hacía fuego de barrera con su cañón de 4,5 pulgadas para apoyar a los paracaidistas. Pero cuando éstos cruzaron la línea de partida, cesó el tiroteo: encasquillamiento. Cuando los paracaidistas alcanzaron el istmo, la artillería argentina comenzó a hacer fuego.

Entre tanto, "H" y su cuartel principal táctico TAC HQ ~~se~~ encontraban en un pequeño valle más abajo de Darwin Hill, cerca de la compañía A, que luchaba fuertemente. Con la ayuda de un puesto avanzado, la artillería argentina hizo ejercicios de tiro (o, demolición cañonazos) contra los puestos británicos.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

134

Un puesto MG argentino le tuvo en jaque a una parte de la compañía A. Poco antes de las 10:30 horas "H" hizo avanzar a su unidad TAC contra este puesto argentino, "un acto de valentía casi absurda", así lo comentó más tarde un reportero.

En esta avanzada entraron en el campo de tiroteo de otra ametralladora que no habían notado antes. Primero el Capitán David Wood fue acertado y muerto. Wood era el ayudante del batallón. Después "H" recibió un tiro en la nuca, mortalmente herido, rodó a una zanja. El resto de este grupo retrocedió. El ataque fracasó.

En el cuartel principal de comando, el comandante Chris Keeble oió en la radio (o, por radiotelegrafía) sólo las palabras "rayo de sol en el suelo". Esto significaba: "H" se encontraba fuera de combate. Keeble tuvo que reemplazar a "H".

Keeble decidió esquivar la colonia Darwin, cerca de Goose Green, y concentrarse en dos objetivos (del ataque). Uno de estos objetivos era el aeropuerto fuera del lugar Goose Green, y el otro la "escuela", un edificio bastante grande situado a aproximadamente 400 metros al norte de Goose Green, y al este de la costa.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

135

Entonces tuvo lugar el incidente más discutido de este combate. El teniente Jim Berry, el nuevo jefe de una sección (o, pelotón), y dos otros camaradas suyos fueron muertos cuando se lanzaron contra argentinos que habían izado una bandera blanca sobre su puesto.

"No confíes en ningún argentino", decía el "Sun" de Londres y retaba por la "alevosía" de los argentinos. Sin embargo, Keeble cree que esto fue una equivocación: los argentinos que habían hecho fuego no sabían que su unidad vecina quería rendirse.

Ninguno de los argentinos que durante este incidente todavía se defendían en la "escuela" quedó vivo (o, sobrevivió). ¿Fue esto un acto de venganza por parte de los británicos? Los paracaidistas atacaron con granadas de mano M79 y los morteros granadas de fósforo blancos. Keeble: "No se perdonó a nadie". Al fin, se hizo explotar el edificio.

Este fue el último gran combate de la batalla de Goose Green. Poco tiempo después también se ocupó el aeropuerto, dado que casi no fue defendido. "Ahora comencé a sentir por primera vez que la victoria sería nuestra", recuerda haber dicho Keeble. "Los argentinos estaban cercados."

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

136

La estrategia de Keeble consistió ahora sólo de sitiar Goose Green, bombardearlo y después atacarlo con el batallón de paracaidistas, para quebrar la última resistencia. Pero su plan caducó cuando una patrulla de reconocimiento informó que en el centro de la Municipalidad de Goose Green se mantenía detenidos a 112 civilistas.

"Mi solución simple se echó totalmente a perder", dijo Keeble. Él sabía que si los civilistas quedaban en manos argentinas, no podía, como soldado, hacer nada. Desde este momento esto se convirtió en "casi un problema político".

Pero Keeble no se dio por vencido. Decidió conversar con los comandantes argentinos para recomendarles que le entregaran los civilistas. Las tratativas comenzaron poco después de mediodía en una cabaña situada en el aeropuerto.

Alrededor de las 13.00 horas aproximadamente 150 argentinos salieron de ese lugar e hicieron formación. El comandante dio un discurso y sus soldados cantaron el himno nacional. Después el oficial le entregó a Keeble su pistola y los otros pusieron sus cascos de acero y armas en el suelo.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

137

Keeble quedó sorprendido cuando notó que todos ellos pertenecían a la Fuerza Aérea: "Nos pusimos un poco nerviosos y preguntamos: '¿Dónde están los soldados?' El oficial indicó la aldea. Fuimos unos pasos hacia adelante y vimos que una enorme columna de soldados venía marchando hacia nosotros".

Keeble se quedó turulato. Según las informaciones que él tenía, podía haber sólo unos 100 argentinos más en Goose Green. Pero aquí había ahora unos 1000 hombres. Le pareció incomprensible: sus 450 soldados habían vencido a 1600 argentinos.

Keeble ordenó a la compañía D que vigilara a los prisioneros. Después corrió al ayuntamiento para liberar a los habitantes de Goose Green: "Estos vinieron corriendo, contentos de estar todavía vivos, lanzaban gritos de júbilo y nos saludaron como si fuésemos héroes victoriosos".

Los argentinos que perecieron fueron enterrados en una fosa común. Durante la breve ceremonia, la fosa se llenó hasta la mitad de agua subterránea.

Dos paracaidistas británicos que habían

perecido fueron enterrados en una trinchera seca situada en una pequeña colina cubierta de pasto que miraba hacia la cuenca de San Carlos.

Keeble marchaba al frente del pequeño cortejo fúnebre que cargaba a estos dos muertos envueltos en sudarios plateados y saludaba cuando estos eran depositados en la tumba. Los soldados le rindieron a estos dos muertos el último tributo con la cabeza descubierta.

Fue justamente esta ceremonia fúnebre lo que reflejó la oprimente frialdad (falta de) de los sentimientos en la que los paracaidistas reconocieron la verdadera cara de la guerra. Pues todavía antes de que comenzara la batalla de Goose Green este lugar había sido elegido como cementerio.

El mismo día que los argentinos se rindieron, el "Canberra" regresó a la cuenca de San Carlos. A bordo de este buque se encontraban los refuerzos que habían sido enviados por la 5ta brigada de infantería — guardias escoses (Scott guards), guardias del país de Gales (Welsh Guards) y también Gurkhas. El "Canberra" los había recogido del "Queen Elizabeth 2". A bordo se encontraba también el Comandante General Jeremy Moore, comandante del Ejército de tierra.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

139

Quien se alegró muchísimo, y no que todos, por el refuerzo y, sobre todo, por los "guardes", fue el teniente coronel Malcolm Hunt, de la unidad de comando 40. Con sus soldados de infantería de marina, él mantuvo (en pie) el puente de cabeza hasta que llegara la 5ta brigada — con la esperanza de poder entonces tomar parte en la marcha de avance de gran escala contra Puerto Argentino, bajo la orden del General de Brigada Thompson.

Era comprensible que los soldados de infantería de marina querían avanzar cuanto antes: la unidad de paracaidistas "Para 3" ya había hecho una caminata de 42 kilómetros hasta la convergencia del río Teal. La unidad de comando 45 había partido para la población (el lugar) de Douglas y la vanguardia de la unidad de comando 42 había, con (el) 'licóptero, avanzado lo más lejos — hasta la montaña Kent, cerca de Puerto Argentino.

Ahora también el General Menéndez comenzó, al parecer, a darse cuenta que no le quedaba mucho tiempo. El 29 de mayo los británicos habían interceptado una noticia en la cual él informaba al gobierno argentino que sus soldados ya no podían ganar la guerra y que todo parecía indicar:

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

140

dice ya el 6 o 7 de junio nos britanicos emprenderían su último y decisivo ataque.

El general de brigada Tony Wilson, comandante de la 5ta brigada, instaló su cuartel principal en una casa vacía en Darwin, y también tomó a la victoriosa unidad de paracaidistas bajo su protección. Viernes 4 de Junio Wilson, anunció por la noche que su brigada habrá conquistado las dos importante ~~pueblos~~ aldeas de Fitzroy y Bluff Cove.

Tenía sólo un problema: llevar 1200 Guards de San Carlos a los lugares que él habrá conquistado.

El 5 de Junio se citó al buque de comando "Fearless" al conocedor de las Islas Malvinas, el comandante Ewen Southby-Tailyour, para buscar una solución para este problema. Esa noche se pusieron de acuerdo de que el "Intrepid", un buque-hermano del "Fearless", llevaría todavía esa misma noche a los Scott Guards de San Carlos a Lively Island cerca de la entrada al Estrecho de Choiseul. Dado que los argentinos habrán instalado cohetes Exocet, apoyados en tierra, en la costa al sur de Puerto Argentino, Southby-Tailyour debe llevar a los soldados de Lively Island en cuatro botes de desembarco a Bluff Cove.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

141

El viaje a Bluff Cove se convirtió en una pesadilla. El tiempo empeoró cada vez más y el viento llegó a tener una velocidad (o, fuerza, potencia) 11. Tardaron 5 horas en llegar a Bluff Cove.

A la noche siguiente también los Welsh Guards debían emprender el mismo viaje. Pero esta vez el capitán Jeremy Moore estuvo dispuesto a ir todo un trecho con el "Fearless" desde San Carlos hasta Direction Island, pasando Lively Island. Ahí, en Direction Island, Southby-Tailyour debía esperar con sus botes de desembarco para llevarles a los soldados a Bluff Cove.

Entre tanto, el tiempo se había puesto tan malo (feo) que Southby-Tailyour no podía salir de Bluff Cove con sus botes. Y así dos compañías de Welsh Guards fueron enviados esa noche en dos botes de desembarco del "Fearless".

El "Fearless" regresó a la ensenada de San Carlos; además, se decidió que en el futuro ya no emprendería más ~~misiones~~ tareas tan peligrosas. El resto de los Guards debía ir el lunes a mediodía a Bluff Cove con el enorme buque de desembarco "Sir Galahad" — uno de los 5 buques de socorro del Royal Navy que habían sido nombrados según los caballeros de la mesa redonda del Rey Arturo.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

142

El "Sir Galahad" no recibió ningún buque de escolta para su protección, porque se suponía que los soldados ya estarían mucho tiempo en tierra antes de que los argentinos iniciaran un ataque aéreo.

Por supuesto, que no fue así. Poco antes del amanecer el teniente Hilarion Roberts, de los Welsh Guards, notó que el "Sir Galahad" no viajaba hacia Bluff Cove sino al pueblo de Fitzroy, a 6 kilómetros de distancia de ahí. La razón era ésta: las aguas no eran suficientemente profundas para el "Sir Galahad" en el trecho directo hacia Bluff Cove. Su buque-hermano "Sir Tristam" ya había llegado frente a Fitzroy con provisiones y pertrechos de guerra. La costa cerca de Fitzroy era un lugar muy inadecuado para desembarcar porque era bastante estrecho y tenía un acantilado. Por eso, se tardó más que lo previsto en descargar ambos buques, también porque no se tenía a disposición botes de desembarco que fueran grandes.

En distancia aérea, Bluff Cove y Fitzroy están a sólo 6 kilómetros uno de otro, pero entre ellos hay un brazo de agua; además, el único puente que había ahí lo habían destruido los argentinos. Si los soldados iban a desembarcar ahora ahí

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

443

a Fitzroy, entonces tendrían que marchar tal vez todavía a pie 20 kilómetros. Por eso, permanecieron a bordo para esperar que llegaran botes de desembarco que los pudieran llevar directamente a Bluff Cove.

Alrededor de mediodía llegó Ewen Southby-Tailyour con uno de sus botes de desembarco y quedó atónito cuando vio cuántos soldados había a bordo del "Sir Galahad". Según su opinión, éstos corrían "gran riesgo". Él fue a la costa de Fitzroy, habló con un comandante de la 5ª brigada y procuró convencerle a éste que los Welsh Guards debían ir inmediatamente a tierra. Su intento fue en vano.

Entre tanto se había hecho ya demasiado tarde para hacer algo todavía. A las 14:10 horas los británicos que estaban en la costa de Fitzroy vieron cómo un Skyhawk apareció de la nada sobre la desembocadura de Port Pleasant. Pronto apareció otro Skyhawk, luego aparecieron dos Mirage.

El teniente Roberts había ido hacia abajo para hablar con su sargento mayor. Estaba justamente subiendo a la cubierta del "Sir Galahad" cuando el sargento mayor gritó: "¡Baje!" Luego se oyó un golpe sordo y todo parecía explotar.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

144

Alrededor de Robert, había gente envuelta en llamas. Después vio cómo sus propias manos se derretían. Todo transcurrió sumamente rápido, pero el cerebro de Robert, registró cada 1/1000 de segundo, como si estuviera viendo una película de cámara lenta.

Después que la piel de sus manos se había derretido, el color rosa claro de ellas se convirtió en gris vago. Él notó cómo sus cabellos se quemaban y cómo las llamas azotaban su cara, casi ahogándole. Con sus manos intentó apagar las llamas.

En el interior del "Sir Galahad" reinaba un infierno; a cada rato estallaba munición. Muchos hombres gritaban. En la escalera que conducía a la cubierta 15 á 20 hombres se formaron como para un desfile. Robert les ordenó que subiera de a uno para que no se aplastaron entre sí. En la cubierta aterrizaban ahora los primeros helicópteros que venían a recoger a los soldados.

Ambos buques de desembarco habían sido acertados por bombas. 33 soldados de los Welsh Guards perecieron. También murieron 5 miembros de la tripulación del "Sir Galahad" y dos del "Sir Tristan"; 6 pioneros y dos

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

145

soldados del servicio de víveres, como también dos médicos y un comandante del cuerpo sanitario del Ejército. 46 soldados fueron heridos. Ésta fue la catástrofe más grande que los británicos sufrieron en las Islas Malvinas.

Las noticias sobre el revés que los británicos sufrieron cerca de Bluff Cove fueron recibidas sin júbilo en Argentina. En vez de charangas de triunfo se amonestaba en los programas de televisión que se hiciera uso moderado de la energía, combustible y alimentos. La constante ola de malas noticias propagó un estado de ánimo general de decadencia.

Buenos Aires se convirtió en un centro de rumores. Si antes se solía anunciar dos veces al día que los porta-aviones británicos "Hermes" o "Invincible" habían hundido, se oía ahora noticias sobre las bajas que sufrían las tropas argentinas.

El Presidente norteamericano Reagan intentó por última vez convencerle a la Sra. Thatcher que no procediera con su plan de atacar Puerto Argentino, para salvarles a las Fuerzas Armadas Argentinas de una humillación militar. Antes de regresar a Washington de su viaje por Europa, le llamó por teléfono a Margaret Thatcher desde Luxemburg

146

"Si Ud. ya logró su objetivo en Puerto Argentino", comenzó a decir Reagan. Pero no logró avanzar con su conversación: la Sra. Thatcher le interrumpió secamente y le dijo que nunca se tiene 100% de seguridad que se va a ganar una guerra. Añadió que la meta de Gran Bretaña era expulsarle a los argentinos de las Islas Malvinas, por eso debía tener lugar esa batalla. Reagan terminó la conversación encogiendo los hombros. Sabrá que ya no se podía detener la última ofensiva (o, ataque ofensivo).

Este ataque ofensivo fue planeado y llevado a cabo (o, conducido) según las reglas clásicas del manual de Infantería del Ejército Británico, que todavía son enseñadas hoy día en la Academia de Infantería Warminster.

"Movilizamos todo lo que tenemos, cubrimos los puestos argentinos con fuego de artillería y atacamos antes del amanecer", declaró el capitán Mark Stevens, "oficial de prensa de la 3ra brigada de comando, a los reporteros antes de que comenzara la ofensiva.

Por radio el capitán Roderick Bell pidió varias veces en español al general Menéndez

quien habrá sido nombrado gobernador de las Islas Malvinas por Argentina, que aceptara las condiciones (o, estipulaciones) de la capitulación. Durante dos largos días aviones Harrier arrojaban hojas volantes sobre Puerto Argentino, en las cuales se les explicaba a los argentinos en el estado desesperante que se encontraban.

El plan para el ataque contra Puerto Argentino debía proceder en dos fases. La primera debía comenzar el sábado 12 de junio, muy temprano; la segunda, el lunes, 14 de junio. Ya dos días antes de que comenzara la ofensiva los británicos comenzaron a hacer fuego de barrera con sus baterías. Además, la unidad de paracaidistas "Para 3" se sentía segura, luego de varios días de reconocimiento, que conocía bien el glacis (avanzada) de su objetivo de ataque: la montaña Longdon.

Los hombres (soldados) esperaban poder avanzar rápidamente y sin hacer ruido, las compañías A y B debían cercar la montaña en un movimiento ofensivo en tenaza, mientras que la compañía C quedara en reserva. Pero como un suboficial pisó sobre una mina.. ("Aplit mine"), mientras que la compañía B cruzaba una planicie a unos 700 metros frente a las posiciones argentinas, se perdió el efecto-sorpresa que se deseaba con ...!

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

148

Los argentinos hicieron fuego inmediatamente con sus MGs, morteros y artillería; pero no eran buenos soldados tiradores y así la compañía B pudo encontrar cobertura detrás de un (resalto) saledizo de piedra a 30 metros m. bajo de la cumbre de Mount Longdon.

El capitán Willie McCracken, observador avanzado de la compañía, comenzó ahora a dirigir el fuego que se hacía con los cañones de a bordo (de los buques). Lo hizo con tanta precisión que a veces las granadas hacían impacto a sólo 50 metros de la compañía B.

Cuando Mount Longdon había finalmente sido conquistado, "Para 3" contaba con un total de 23 muertos y 47 heridos. Los argentinos perdieron más que 50 hombres; muchos de ellos perecieron bajo las bayonetas de los paracaidistas. Hubo 39 prisioneros, pero sólo diez heridos.

Los argentinos no resistían tan bien en todos los lugares. Cuando aclaró, la unidad de comando 42 ya tenía conquistado el Mount Harriet y la unidad de comando 45 había logrado tomar (apoderarse de) la cadena de montañas llamadas Two Sisters (Dos Hermanas).

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

149

Ahora se podía comenzar con la segunda fase de la ofensiva. Esta fue dirigida por el cuartel principal táctico de Julian Thompson; el objetivo era tomar las tres lomas (que daban) sobre Puerto Argentino. Aunque los argentinos ya se encontraban en un movimiento de retroceso (o, ya retrocedían), iba a comenzar ahora la más encarnizada batalla de todas.

Los cañones de 155 mm. de los argentinos que estaban instalados alrededor de Puerto Argentino causaron grandes devastaciones en las posiciones británicas.

El comandante John Kiszely, de los Scott Guards (guardias escoceses) avanzó luchando con su compañía "Flanco izquierdo" hasta una colina más arriba de (aguas arriba de) Puerto Argentino. Ahí, esta compañía debía unirse con la compañía "Flanco derecho". Pero en el trayecto hasta ahí la unidad de Kiszely se hizo cada vez más pequeña.

Algunos de sus soldados fueron acertados por tiradores emboscados que seguían todavía en acecho en los lugares arrollados. En su avanzada los británicos tomaban constantemente prisioneros, y cada vez un soldado debía quedarse atrás para vigilarlos. Otros tenían que ocuparse de los heridos.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

150

Al llegar al lugar acordado, el resto de los soldados podía ver las luces de Puerto Argentino.

"Yo no estaba dispuesto a marchar contra Puerto Argentino si estaba totalmente iluminado," dijo Kiszely. "Estábamos tan cerca que podíamos reconocer los autos que iban por la calle." Pero entonces comenzó a hacer ruido un MG y tres soldados cayeron al suelo, gravemente heridos. Ahora sobraban todavía sólo 4 hombres (soldados) que debían mantener esta colina hasta que llegaran los refuerzos.

Los otros puestos cayeron más fácilmente en mano de los británicos. Los Gurkhas se sintieron muy disgustados cuando los argentinos que estaban en Mount William se rindieron casi sin hacer resistencia. Ahora los Welsh Guards podían avanzar casi sin impedimentos hasta Sapper Hill.

La artillería de a bordo hizo fuego de barrera con gran consistencia y con un efecto mortal. El 11 de junio, todavía antes de que comenzara la ofensiva británica, el director de escuela John Fowler observaba en Puerto Argentino cómo las granadas punzonaron un dibujo geométrico en las colinas situadas al otro lado

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

151

de Moody Brook. En el transcurso del día los impactos venían cada vez más cerca. Fowler buscó a todos sus vecinos, en la antesala buscaron protección para la noche.

De repente una granada perforó el techo. Dos de las señoras que dormían en el suelo murieron inmediatamente — eran Doreen Burns y Sue Whitney. La tercera mujer, Mary Goodwin, la persona más vieja de Port Stanley — tenía 82 años —, murió en los brazos de Verónica Fowler, quien también habrá sido acertada por la astilla de una granada. Estas tres mujeres fueron las únicas de entre los malvineros que perecieron durante esta última ofensiva.

El lunes 14 de junio los Welsh Guards lanzaron la última avanzada contra Sapper Hill. Pero las posiciones argentinas estaban abandonadas. "No hay ninguna señal de vida en ninguna parte", escribió un reportero del "Times". "Un oficial divisó una bandera blanca sobre Puerto Argentino y así nosotros nos pusimos en marcha, en el aire se sentía excitación y expectación... como si fuera el último día de clase".

Los argentinos se encontraban en un estado desesperado. Para evitar un absurdo derramamiento de sangre, el capitán Roderick Bell, que hablaba

español, y el teniente del SAS, Reid, del buque de comando "Fearless", se conectaron (o, interpolaron) en la red radiotelefónica (Funk-sprechnetz) de las Islas Malvinas y suplicaron a los argentinos que se rindiesen. Después de haber hechos repetidas apelaciones, lograron establecer contacto con el capitán Hussey, en rango el oficial más alto del cuartel principal argentino.

A las 13:00 horas en punto Hussey anunció que el General Menéndez estaba dispuesto a negociar.

A bordo del buque de comando "Fearless" se alistó un helicóptero Gacela para llevar a Bell y Reid a Puerto Argentino para sostener las tratativas preliminares. Nadie sabía cómo se colocaba una bandera blanca en el helicóptero de tal manera que pudiera ser vista con facilidad. Finalmente se colocó un paracaídas blanco debajo del carro.

En Puerto Argentino el helicóptero Gacela aterrizó a 500 metros de la cancha de fútbol, donde los argentinos estaban esperando. Mientras que Bell y Reid se abrieron camino trepando por cercos de jardines y capuera, el capitán Hussey ya venía al encuentro para saludarles. "Vimos que habéis aterrizado en el lugar erróneo", dijo él. "Nosotros no conocemos

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

153

Puerto Argentino tan bien como Ud."; contestó Bell.

Bell y Reid fueron inmediatamente a la oficina que Menéndez había tomado en la casa del gobernador. Al principio Menéndez rehuzaba entregar también Gran Malvina, pero finalmente consintió. Ambas partes prometieron suspender las hostilidades hasta que las tropas argentinas fueran regresadas en los barcos a su patria.

Menéndez expresó todavía un deseo: Quería permanecer junto a sus soldados en las Malvinas hasta que éstos dejaran las Islas. Reid preguntó a los jefes al bordo del "Fearles" y luego contestó que esto no podía ser autorizado. A Menéndez le comenzaron a correr las lágrimas. Para consolarse, se sirvió un drink muy fuerte, y después le pasó a Bell y Reid la mano.

Tres horas más tarde aterrizó en Puerto Argentino el Comandante-General Moore. Este se sentía bastante asustado porque su "Sea King" fue azotado por una tormenta de nieve. Pero con paso firme subió los escalones que conducían a la Casa de Gobernación; en una mano llevaba el documento de la capitulación y en la otra una botella de Scotch.

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

154

Parece que Menéndez dio origen a una nota (anotación) (Footnote) muy interesante para la historia militar cuando tachó la palabra "incondicionalmente" ante la palabra "entrega", pero eso no produjo ningún cambio en los hechos. Media hora más tarde Moore apareció agotado, pero contento en los salones de la entrada y mostró a la gente, que estaba ahí esperando, el documento firmado. Después dictó el siguiente despacho que habrá enviado a Londres:

"A la noche de este 14 de junio de 1982, a las 21:00 horas, hora local de las Islas Malvinas, se rindió en Puerto Argentino el Comandante General Menéndez con todas las fuerzas armadas argentinas situadas (o, que se hallan) en Soledad y Gran Malvina, inclusive todo su armamento (o, equipo). Las Islas Malvinas se encuentran otra vez bajo un gobierno (elegido) deseado por sus habitantes. Que Dios proteja a la Reina."

En el mástil de la casa de Gobernación se izó el Union Jack: la bandera del Comandante Southby-Tailyour, que tenía un agujero hecho comido por una rata.

FIN

ARMADA ARGENTINA

Nº ....

Letra ....

155